

**Participação Social Decorrente da Implantação de  
Megaprojetos em Pequenas Comunidades: o caso da Trafaria,  
estuário do rio Tejo**

**Social participation promoted from the implantation of mega  
projects in small communities: the Trafaria case,  
Tejo river estuary of Portugal**

**Larissa dos Santos Maly**

**Tese de Doutoramento em Ecologia Humana**

**Fevereiro de 2017**

Tese apresentada para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de **Doutora em Ecologia Humana**, realizada sob a orientação científica de **Iva Miranda Pires**.

#### **DEDICATÓRIA**

Esta Tese é dedicada ao poeta, jornalista e avô querido Miguel Maly, *in memoriam*, por ensinar o gosto pelas letras; aos arquitetos urbanistas Maria Dalva Alves do Santos e Gerson Clovis Maly e ao sociólogo Renato Figueira Cabral por ensinarem com viver.

## **AGRADECIMENTOS**

À Faculdade de Ciências Sociais e Humana, da Universidade Nova de Lisboa, pelo apoio e incentivo a esta investigação que poderá colaborar para novos estudos;

à Prof. Dra. Iva Pires Miranda, Coordenadora dos cursos de Mestrado e Doutorado em Ecologia Humana, por sua dedicação na orientação desta tese, pelo convívio no ambiente acadêmico, mas também nas ruas das cidades por onde estivemos juntas a refletir e sonhar mundos;

ao Prof. Dr. João Craveiro, da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, pela presteza e colaboração, pelos arquivos, referências bibliográficas e ensinamentos no ofício da fotografia;

aos colegas da Universidade Nova de Lisboa, em especial aqueles que colaboraram diretamente com esta pesquisa: Vera Almada, Sueli Ventura, Sônia, Ana Luz, Igor, Luís Elvas, Andréa Luisa Teixeira, Adriana Oliveira entre tantos colegas de copo e de cruz;

à Universidade de Brasília pelo acordo de cooperação efetivado com a Universidade Nova de Lisboa para a realização desta pesquisa;

ao Prof. Dr. João Nildo, do Centro de Desenvolvimento Sustentável da Universidade de Brasília, presidente da Rede de Estudos Ambientais de Países de Língua Portuguesa, por me incentivar desde quando eu era velha;

ao Prof. Dr. Othon Leonardes, do Centro de Desenvolvimento Sustentável da Universidade de Brasília, por me acolher em seu coração de Guardiã do Cerrado;

ao Ministério do Meio Ambiente do Brasil pelo programa de capacitação que tornou possível esta pesquisa;

aos colegas e amigos do Ministério do Meio Ambiente do Brasil pelo incentivo, em especial à Comissão Organizadora de Capacitação, ao Secretário Executivo e às Secretarias diretamente envolvidas nessa capacitação pelas informações prestadas e colaborações bibliográficas para o desenvolvimento desta tese;

à Câmara Municipal de Almada, em especial à diretora do Departamento de Estratégia e Gestão Ambiental Sustentável, Catarina Freitas, à diretora do Departamento de Planeamento Estratégico e Desenvolvimento Económico, Fernanda Marques, e ainda

ao Domingos Rasteiro, à Teresa Pestana e Patrícia Teixeira e aos que me receberam por partilharem informações bibliográficas e demais colaborações;

à junta da Freguesia da Costa da Caparica e Junta da União de Freguesias da Caparica e Trafaria, especialmente aos seus presidentes, pelo apoio à pesquisa;

às bibliotecárias da Biblioteca da Trafaria e da Biblioteca da Cova do Vapor pelas informações prestadas;

aos moradores da Trafaria com quem tanto aprendi sobre o verde do rio, a mata do medo e a perseverança;

às associações e Organizações da Sociedade Civil da Trafaria pela prestação de informações;

ao Centro de Arqueologia de Almada, especialmente ao Dr. Francisco Silva e ao Dr. Carlos Barradas Leal, pelas inúmeras oportunidades de reconhecimento do terreno da Trafaria e arredores, pelas referências e grande contribuição durante esta pesquisa;

aos colaboradores diretos desta pesquisa: Dr. José Renato Figueira Cabral, sociólogo;

às Mestres Simone Malty, arquiteta e urbanista, Mirtes Completo, linguísta, e Cristina Mascarenhas, gestora de recursos hídricos, pelo acompanhamento e imprescindíveis colaborações para o desenvolvimento desta Tese, sobretudo pela escuta e pelo companheirismo entre o navegar pelos rios São Francisco e Tejo;

aos queridos familiares que me deram suporte e acolheram bons e maus momentos: meu companheiro Rodrigo Furtado, meus filhos Manuela Malty, João Malty, Natália Moreira; meus irmãos Gerson Malty Júnior, Juliano Malty, Simone Malty, Clarissa Goldenberg; e aos de sempre familiares Nélia Rosa, Norma Rose, Paulo Beto.

à minha mãezinha portuguesa Benvinda Antunes, que ganhei das divindades enquanto estive na terrinha, pelo carinho e cafezinho;

Nota: esta tese foi redigida conforme o português utilizado no Brasil, seguindo as normas da APA de elaboração de documento. O termo “Impacte” foi empregado conforme o português utilizado na legislação de Portugal.

Uma vez...	Seus pensamentos
Uma no (Humano)	Subdividimos
Uma no (1) duas	Parte por parte
Two (2)	Parte por que queremos:
Eu – Two – Ele – Nós – Vós –	Humanizar peixes,
Eles	Ser pássaros,
Todos humanos	Parte por que passaremos.
Como compreendê-los?	Em busca de um “todo”,
Seus medos?	En busca de “uno”,
Suas obras?	Diversificamos.
Seus planos e manobras?	Na tentativa de encontrarmos:
Somos reflexos modernos:	Uma raiz que nos ligue,
Refletimos.	Que nos aproxime,
Temos tempo...	Que nos identifique, ficamos.
Quanto somos?	Fincamos
Quanto comemos?	O pé na terra
Quanto plantamos?	Para sermos diferentes
Juntamos palavras	E parecermos o mesmo ser.
Acumulamos conceitos	O ser gerês,
Eco-somamos	O ser rio,
Somos lógicas	O ser ciente,
Somos humanos	Socialmente pensante,
Estudamos humanos	Biologicamente falante,
Dissecamos humanos	Demograficamente
Repartimos humanos	preocupante,
Cortamos em tantos	Momentaneamente elefante.

## RESUMO

Tendo em vista a dinâmica sociocultural a partir da implantação de Projetos de Grande Dimensão que alteram, em um curto período de tempo, o território de pequenas comunidades, torna-se pertinente identificar espaços reais e virtuais a partir dos quais a comunidade possa participar no processo de gestão territorial e estudo de possíveis modelos de desenvolvimento que sejam compatíveis com as vocações territoriais.

O estudo apresentado realizou-se na comunidade da Trafaria, localizada na foz do rio Tejo, principal rio da península ibérica, e revela dados empíricos sobre os movimentos sociais gerados a partir de duas grandes obras, uma já implantada e outra em fase de estudo de locação, que têm promovido aprimorar o conhecimento técnico associado ao conhecimento tradicional.

O enfoque da ecologia humana foi utilizado ao longo do processo de investigação pelo seu caráter transdisciplinar e holístico que possibilita o encontro de respostas às inquietações e à aplicabilidade do estudo de caso a respeito da organização social da comunidade quando interesses globais conflituam com interesses locais.

Com base em suportes metodológicos qualitativos da *Grounded Theory* e Análise Crítica do Discurso e da composição de uma amostra estatística para coleta de dados quantitativos, foram coletados dados primários por meio da realização de entrevistas e aplicação de questionários representativos da opinião dos moradores locais.

**PALAVRAS-CHAVE:** Trafaria, Participação Social, Projeto de Grande Dimensão, Impacto Socioambiental.

## **ABSTRACT**

In view of the sociocultural dynamics from the implantation of Large Scale Projects that change in a short period of time the territory of small communities, it is pertinent to identify the main virtual and real spaces where the community creates conditions to social participation and non-formal environmental education.

The presented study took place in the Trafaria community localized in the Tejo river mouth, the main river of the Iberian peninsula, and reveals empirical data about the social movements generated from two large constructions, one has already been implemented and the other is in phase of lease study, which have promoted the improvement of the technical knowledge associated to the traditional knowledge in search of a land management with greater social participation.

The focus of human ecology was used throughout the investigation process due to its interdisciplinary and holistic character that makes it possible to find answers to the concerns and applicability of the case study about the social organization of the community when global interests are in conflict with local interests.

Primary data were collected from the application of quantitative surveys and qualitative interviews with local residents following the composition of a representative statistical sample for the entire population of Trafaria.

**KEYWORDS:** Social Participation, Large Dimension Project, Socio and Environmental Impact.

## SUMÁRIO

Introdução .....	12
1. Enquadramento do Estudo - Ecologia Humana .....	13
2. Projetos de Grande Dimensão e Conflitos .....	14
3. Possíveis Conflitos .....	15
4. Participação Social .....	15
5. Plano de Investigação .....	17
6. Território, identidade, sua história e atuais unidades de planejamento..	19
7. Megaprojetos estudados .....	22
8. Objeto de estudo .....	23
9. Motivação, Objetivos e Questão de Partida .....	25
PARTE I – Dimensão Conceitual - Complexidade Cultural e Dinâmica Ambiental .....	27
1. Enquadramento do Estudo no âmbito da Ecologia Humana .....	28
1.1. Complexidade Cultural e Dinâmicas Ambientais .....	30
2. Projetos de Grande Dimensão (PGD) .....	37
2.1. Tipos de Megaprojetos e Escala de Magnitude de Impactes Socioambientais	40
2.2. O “paradoxo do megaprojeto”: da superestimação dos ganhos à subestimação dos custos .....	44
2.3. Conflitos gerados a partir da implantação de PGD .....	48
2.3.1. Outros casos atuais de conflitos decorrentes de PGD .....	50
2.3.2. Aspectos Positivos dos Conflitos .....	52
3. Participação Social .....	54
3.1. Democracia participativa .....	58
3.2. Percepção do ambiente na participação .....	60
3.3. Processos de educação ambiental gerados a partir da participação social	61
PARTE II – Plano de Investigação .....	71



4. Metodologia de Investigação .....	72
4.1. Grounded Theory.....	72
4.2. Análise Crítica do Discurso .....	74
4.3. Formulação da amostra para coleta de dados quantitativos .....	77
4.4. Modelos de coleta de dados secundários e primários qualitativos e quantitativos .....	79
PARTE III – Trafaria: território, identidade e os megaprojetos estudados....	86
5. Território em estudo .....	87
5.1. Instrumentos de ordenamento do território.....	91
5.2. Região hidrográfica e Bacia Hidrográfica do rio Tejo .....	96
5.3. Espaço marinho e estuário do Tejo .....	101
5.4. Trafaria Sítio .....	104
6. Formação da Identidade da comunidade da Trafaria .....	124
7. Projetos de Grande Dimensão da Trafaria .....	127
7.1. Terminal Cerealífero da Trafaria (PGD1) e seus Impactes Socioambientais	129
7.2. Terminal de Contentores (PGD 2) e seus Impactes Socioambientais ...	132
7.3. Enquadramento legal pertinente à implantação de PGD .....	140
7.3.1. Participação pública e consulta dos interessados.....	142
PARTE IV – Coleta e Análise de Dados .....	147
8. Percepções e participação social.....	148
8.1. Perfil Socioeconômico: caracterização da população entrevistada.....	150
8.2. Percepção dos impactes decorrentes do PGD 1 .....	160
8.2.1. Análise de Dados do GRUPO 2 .....	171
8.3. Percepção dos impactes decorrentes do PGD 2 .....	174
8.3.1. Análise de Dados do GRUPO 3 .....	179
8.4. Participação social da população entrevistada.....	181
8.4.1. Organização social por meio de associações e coletivos.....	183

8.4.2. Participação em Audiência Pública .....	185
8.4.3. Criação e participação de movimentos sociais reais e virtuais .....	188
8.4.4. Participação por meio de fomento a notícias e repercussão midiática .....	192
8.4.5. Efetividade da Participação Social.....	196
9. Correlação entre o perfil socioeconômico, os impactos e o tempo no território .....	199
9.1. Correlação entre o Tempo no território e a percepção dos Impactos Socioambientais .....	201
9.2. Correlação entre os impactos socioambientais gerados pelo PGD1 e a expectativa de impactos socioambientais decorrentes da implantação do PGD2.....	204
9.3. Correlação entre o grau de escolaridade e a percepção de impactos.....	212
9.4. Correlação entre faixa etária, gênero e participação social da população diretamente afetada pelo PGD 2 .....	218
PARTE V – Coleta e Análise de Dados Qualitativos .....	225
10. Discursos e suas entrelinhas .....	226
10.1. Percepção dos riscos: PGD 1.....	228
10.2. Percepção de efeitos negativos na saúde: PGD 1. ....	230
10.3. Percepção de alterações no cotidiano: PGD 1.....	231
10.4. Percepção de impactos na atividade econômica local de pesca: PGD 1 e PGD 2 .....	233
10.5. Percepção de impactos na atividade econômica local do turismo: PGD 1 e PGD 2 .....	235
10.6. Percepção do impacto da participação social na decisão governamental: PGD 2 .....	236
10.7. Expectativas de impactos positivos: PGD 2 .....	238
10.8. Expectativas de impactos negativos: PGD 2.....	239
10.9. Percepção de apoio institucional aos movimentos sociais .....	240
10.10. Análise de notícias e entrevistas públicas sobre o PGD2.....	241
11. Perspectivas: de Portugal 2020 à Trafaria 2020.....	246
11.1. Trafaria: o futuro com participação e inclusão social .....	251
Discussão de Resultados .....	256

Conclusão .....	262
Referências Bibliográficas .....	2
Legislação Consultada e Referenciada:.....	23
ANEXO 1. Modelo do Questionário Fechado Aplicado aos Moradores da Trafaria .....	24
ANEXO 2. Modelo de Entrevista Semiestruturada – Sociólogo Carlos Leal.	27
ANEXO 3. Modelo de Entrevista Aberta – Junta da Freguesia.....	32
ANEXO 4. Modelo de Entrevista via e-mail – Santa Casa da Misericórdia...	34
ANEXO 5. Modelo de Depoimento Aberto – Câmara Municipal de Almada.	38
ANEXO 6. Depoimentos mais significativos – Moradores da Trafaria .....	60
ANEXO 7. Vídeo Documentário - .....	73
<a href="https://www.youtube.com/watch?v=p1S5K6kJmZY&amp;t=6s">https://www.youtube.com/watch?v=p1S5K6kJmZY&amp;t=6s</a> .....	73
ANEXO 8. Visão Estratégica para Trafaria, Câmara Municipal de Almada..	74
ANEXO 9. Portugal 2020 - Candidaturas e Planeamento Territorial do Município de Almada .....	78
ANEXO 10. Principais notícias decorrentes da implantação do Termina de Contentores na Trafaria.....	84

## LISTA DE ESQUEMA, FIGURAS, QUADROS, MAPAS, TABELAS, FOTOS, FLUXOGRAMAS, ORGANOGRAMAS

Esquema 1. Estrutura da dissertação.

Foto 1. Pintura da Trafaria.

Foto 2. Chafariz das Abas da Raposeira.

Quadro 1. Escala de magnitude dos impactes sociais X Tipo de projeto.

Fluxograma 1. Sistemas sociais e reflexão sistematizada.

Fluxograma 2. Ciclo virtuoso para a democracia.

Fluxograma 3. A percepção do ambiente.

Organograma 1. Do movimento social à educação ambiental.

Organograma 2. Ações antrópicas e consequências nos sistemas sociais e ambientais.

Quadro 2. Principais stakeholders e formas de participação nesse documento.

Imagem 1. Domínios da zona terrestre e margens de águas costeiras.

Mapa 1. Regiões e Bacias Hidrográficas Portuguesas.

Mapa 2. Bacia hidrográfica do Rio Tejo, na Península Ibérica.

Foto 3. Estuário do Tejo e frente atlântica.

Mapa 3. Vista aérea Trafaria com Centro Urbano, Torrão e Cova do Vapor.

Fotos 4 e 5. Bairro de Murfacém, onde nasce a Trafaria.

Fotos 6 e 7. Baterias e Fortes.

Fotos 8 e 9. Praia do Bairro do Torrão, Trafaria.

Fotos 10 e 11. Presídio da Trafaria.

Foto 12. Vista do largo da igreja.

Foto 13. Vista da cidade para o mar – Início do século XX.

Foto 14. Estrada da Costa.

Foto 15. Praia da Trafaria – Início do século XX.

Mapa 4. Localização da Freguesia da Trafaria no Concelho de Almada.

Mapa 5. Localização da União das freguesias da Trafaria e Caparica.

Fotos 16 e 17. Trafaria, passeio litorâneo e embarcações de pescadores.

Fotos 18. Vista da Cova do Vapor. Do outro lado do Tejo avista-se a Belém, Lisboa.

Fotos 19 e 20. Vista da Trafaria a partir da encosta, incluindo a mata. Ao fundo vê-se Lisboa.

Fotos 21 e 22. Preparativos e Exposições e no Antigo Presídio da Trafaria.

Fotos 23 e 24. Exposições no Antigo Presídio da Trafaria.

Fotos 25 e 26. Projeto Plataforma Trafaria - Organização Social e ocupação do Antigo Presídio da Trafaria.

Fotos 27 e 28. Projeto Plataforma Trafaria – Organização Social e ocupação do Antigo Presídio da Trafaria.

Foto 29. Vista aérea da Trafaria – Malha Urbana.

Foto 30. Terminal Cerealífero da Trafaria.

Fotos 31, 32, 33 e 34: Silos do Terminal Cerealífero da Trafaria.

Mapa 6. Estudo de locação do Terminal de Contentores na Trafaria/Cova do Vapor com o fecho da golada do Tejo.

Imagem 2. Estudo de locação do percurso ferroviário.

Figura 1. Residentes e nascidos na Trafaria.

Figura 2. Tempo de residência na Trafaria.

Figura 3. Percentagem da população relativa ao gênero.

Figura 4. Dimensão do agregamento familiar.

Figura 5. Estrutura etária da população da Trafaria.

Figura 6. Perfil demográfico: número de habitantes da Trafaria desde sua origem como povoado até os dias atuais.

Figura 7. Variação da população por faixa etária entre os anos de 2011.

Figura 8. Pirâmide etária da freguesia da Trafaria.

Mapa 7. Distribuição demográfica da Trafaria por subseções, quanto à faixa etária. Em detalhe: Alternativa de locação do Terminal de Contentores.

Figura 9. Grau de escolaridade da população da Trafaria.

Figura 10. População residente segundo o nível de instrução por freguesias do Concelho de Almada (2011).

Figura 11. Posicionamento no mercado de trabalho.

Figura 12. Local de trabalho do morador da Trafaria.

Figura 13. Rendimento familiar (em euros).

Figura 14. Percepção da poluição causada pela implantação do PGD 1.

Figura 15. Principais tipos de poluição citados.

Figura 16. Percepção do morador a respeito do impacto socioambiental em sua vida.

Figura 17. Percepção do morador a respeito do impacto na comunidade.

Figura 18. Comparativo de percepção de impactes individuais e coletivos.

Foto 35. Piscina construída pela empresa responsável pela implantação e gerenciamento do PGD 1.

Tabela 1. População da Trafaria que prestou serviço para a empresa Silopor (em %).

Figura 19. Percepção de impacto do PGD na atividade da pesca.

Figura 20. Aprovação da Comunidade da Trafaria na implantação do PGD 2.

Tabela 2. Comparação de expectativa de benefícios diretos/comuns a partir da implantação do PGD2 (em %).

Figura 21. Expectativa da comunidade da Trafaria em ter um posto de trabalho no PGD 2.

Figura 22. Expectativa em relação à pesca.

Figura 23. Expectativa em relação ao turismo.

Organograma 3. Interligação entre os grupos de questões do questionário quantitativo.

Quadro 3. Lista de Associações de Moradores.

Figura 24. Participação do Trafariense em associações locais.

Figura 25. Participação do Trafariense na audiência pública.

Foto 36. Abraço à Trafaria.

Foto 37. Abraço ao mar.

Foto 38. Jovens no Movimento Contentores Não.

Figura 26. Impacto das manifestações sociais na tomada de decisão do proponente do PGD 2.

Figura 27. Contribuição dos movimentos sociais para a união da comunidade, segundo eles próprios.

Imagem 3. Movimentos sociais em rede.

Figura 28. Participação social e sua efetividade.

Figura 29. Tempo no território X Percepção dos impactes do PGD1.

Figura 30. Tempo no território X Aceitação ao PGD2.

Figura 31. Comparação de percepção de impactes decorrente do PGD1 e de impactes decorrente do PGD2.

Figura 32. Comparação entre a geração de emprego e a expectativa de emprego.

Figura 33. Comparação entre o impacto dos megaprojetos (PGD1 e PGD2) na atividade da pesca.

Figura 34. Percepção da Poluição gerada pelo PGD 1 X Aceitação ao PGD2.

Figura 35. Percepção de impactes do PGD1 X Percepção de impactes PGD2 X Moradores com mais de 30 anos no território.

Figura 36. Impactes gerados pelo PGD 1 (poluição e redução da qualidade de vida) X Grau de escolaridade.

Figura 37. População entrevistada favorável ao PGD2 X grau de escolaridade.

Figura 38. Comparação entre PGD1 e PGD2, de acordo com grau de escolaridade.

Tabela 3. Participação em movimentos sociais X Faixa etária da população.

Figura 39. Participação em movimentos sociais X Faixa etária da população.

Figura 40. Participação em Associações Locais X Género.

Figura 41. Participação na Audiência Pública X Género.

Figura 42. Participação Social X Género.

Figura 43. Representatividade na audiência pública X Género.

Quadro 4. Temas analisados a partir de discursos proferidos e termos mais utilizados nas falas referentes aos aspectos 1, 2 e 3 supracitados.

Foto 39. Cartaz da Exposição.

Foto 40. Propostas da mostra.

## LISTA DE SIGLAS

ACD – Análise Crítica do Discurso

AIA - Avaliação de Impacto Ambiental

APA/ARH

APRH – Associação Portuguesa de Recursos Hídricos

ARH – Administração da Região Hidrográfica

ARU – Área de Reabilitação Urbana

AUG – Área Urbana de Gênese Ilegal

CADC – Comissão para a Proteção e o Desenvolvimento da Convenção (Convenção de Albufeira)

CSCE – Conferência sobre a Segurança e Cooperação na Europa

EIA - Estudo de impacto ambiental

ENM - Estratégia Nacional para o Mar (ENM)

EPE (REFER)

IA – Instituto Ambiental (Português)

IPTM - Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos

LNEC - Laboratório Nacional de Engenharia Civil

OSCE – Organização sobre a Segurança e Cooperação na Europa

PAICD – Plano de Ação Integrado para Comunidades Desfavorecidas

PARU – Plano de Ação de Regeneração Urbana

PDM – Plano Diretor Municipal

PEDEPES – Plano Estratégico para o Desenvolvimento da Península de Setúbal  
PEGA - Planos de Gestão de Região Hidrográfica  
PEOT - Planos Especiais de Ordenamento do Território  
PGD – Projeto de Grande Dimensão  
PGRH - Planos de Gestão de Região Hidrográfica  
PIOT - Plano Intermunicipal de Ordenamento do Território  
PNA - Plano Nacional da Água  
PNA – Plano Nacional de Águas  
PNPOT - Programa Nacional da Política de Ordenamento do território  
POEM - Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo  
PP – Plano de Pormenor  
PROT - Planos Regional de Ordenamento do Território  
RECAPE - Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução  
REM – Rede Ecológica Metropolitana  
REN – Reserva Ecológica Nacional  
RNT - Resumo Não Técnico  
TEU - Em inglês: Twenty-foot Equivalent unit

## Introdução

Esta investigação argumenta e procurará demonstrar a seguinte tese: **as pequenas comunidades, diante de iminentes impactes socioambientais decorrentes da implantação de megaprojetos, têm conseguido se posicionar por meio da criação de instâncias de debate e da participação social na gestão do território.**

O estudo de caso refere-se à Freguesia da Trafaria, que entre os anos de 2012 e 2016, vivenciou conflitos de interesse diante da proposta de implementação de um megaprojeto, o Terminal de Contentores, e conseguiu que o mesmo não fosse implantado em seu território. A solução dada pelos Trafarienses, uma população envelhecida, ao posicionar-se contrariamente a implantação do megaprojeto em seu território e atuar de forma organizada junto às instâncias governamentais, vem reforçar que a participação social é parte importante da gestão territorial.

O estudo do ser humano como espécie levou estudiosos e pesquisadores da Ecologia Humana e de outras áreas das Ciências Sociais à busca pela compreensão da complexa e dinâmica relação entre os sistemas sociais e ambientais (Bauman, 2000; Campbell, 1988; Morin, 2011). Investigações a respeito do resultado das ações antrópicas sobre o ambiente abordando conceitos associados à cultura de um grupo humano, sua estrutura social e seu comportamento têm promovido a contínua troca de conhecimentos e práticas relativas à interação entre os Sistemas Sociais e Ecológicos (SES) e seus produtos (ESSs) (Bruckmeier, 2016; Rambo, 1983). *“With this realization, social scientists tended to turn from studying human interactions with the environment, preferring instead to focus on the seemingly more profitable study of the internal structure and functioning of cultural and social systems”* (Rambo, 1983, p. 5-6).

Castells (2008) elucida sobre o processo da troca do conhecimento a partir de pontos múltiplos (reais ou virtuais) na construção de narrativas coletivas que tem alterado de forma fundamental o caráter da comunicação e, conseqüentemente, os aspectos culturais humanos. Rifkin (2011) contribui para essa reflexão ao presumir a constituição de um modelo organizativo de sociedade que não seja do topo para a base, mas, sim, de relações colaborativas horizontais, elucidando como a era da informação



baseada na gratuidade das trocas de informações coopera para o que o autor denomina como uma nova revolução industrial<sup>1</sup>.

Para além da forma e velocidade na troca de informações, a transversalidade da produção de conhecimento tem evocado ciências complementares para investigar a interrelação entre os sistemas naturais e os sistemas socioculturais. Já nos finais da década de 1980 e 1990, os conceitos de Ecologia Cultural e Ecologia Humana (Campbell, 1988; Rambo, 1983; Nazareth, 1996) passam a ser desenhados de forma a mostrar a interdependência entre os sistemas sociais e ambientais que transpassam as abordagens disciplinares da Sociologia, Antropologia e Geografia e suas aplicabilidades sociais ou naturais (Pena-Vega, 2003).

Enquanto a Ecologia Cultural trata das formas culturais como um determinado grupo social se adapta aos recursos ambientais ao longo dos tempos, a Ecologia Social revela a estrutura social de determinado grupo como resultado do ambiente que o acolhe (Campbell, 1988). Nesse sentido o estudo da relação entre o sistema sociocultural – que inclui, além da organização social, a cultura de determinado grupo humano, e o sistema ambiental, que inclui tanto o ambiente natural quanto aquele alterado por ações antrópicas – é percebido de forma una, visto que tais sistemas influenciam-se mutuamente, gerando e causando efeitos entre eles.

## **1. Enquadramento do Estudo - Ecologia Humana**

O enfoque da Ecologia Humana foi utilizado ao longo deste processo de investigação pelo seu carácter transdisciplinar e holístico que possibilita o encontro de respostas às inquietações e aplicabilidade do estudo de caso a respeito da organização social das comunidades quando interesses globais conflituam com interesses locais.

O conceito de Ecologia Humana e alguns de seus paradigmas foram revisados (cap.1), considerando a necessidade de compreender a dinâmica da relação natureza-

---

<sup>1</sup> Rifkin, em seu livro *A Terceira Revolução Industrial*, enumera, entre os pilares dessa revolução, a utilização da tecnologia da internet para a troca de informações, bem como para a partilha de energia.

sociedade, ressaltando as diferentes possibilidades de integração científica e a complexidade do pensamento humano para o alcance da compreensão entre os sistemas sociais e ambientais.

## 2. Projetos de Grande Dimensão e Conflitos

Os Projetos de Grande Dimensão (PGDs) incluem *Projetos de Grande Escala* (Ribeiro, 1987), ou seja, a construção de obras de engenharia de grande porte, *Megaprojetos*, (Flyvbjerg; Bruzelius & Rothengatter, 2003) que geram grandes alterações tanto na paisagem quanto nos padrões socioeconômicos, e *Grandes Projetos de Investimentos* (Cruz & Silva, 2010), que abarcam altos valores econômicos em sua implantação tendo distintas percepções entre a comunidade global e local. Os Projetos de Grande Dimensão geralmente são apresentados à sociedade como proposta de desenvolvimento nacional, mas têm consequências diretas para as regiões receptoras distintas daquelas previstas para a nação, conforme elucida Bartoleto (2001, p. 55):

Os “megaprojetos” são apresentados à sociedade como essenciais ao desenvolvimento da nação, mas esse desenvolvimento está em grande parte restrito ao centro hegemônico da economia nacional, não chegando a atingir as regiões receptoras e, consequentemente, não vindo a amenizar os impactes causados com a implantação desses empreendimentos.

Nesta investigação, os conceitos rememorados a respeito de Projetos de Grande Dimensão, sejam eles industriais, sejam equipamentos urbanos de ampla magnitude, foram destacados com intuito de elucidar a percepção das pequenas comunidades que acolhem o empreendimento de grande porte, que, por sua amplitude, promove, na maioria das vezes, polêmicas capazes de consubstanciar debates sobre o futuro das cidades, suas vocações e modelos distintos de desenvolvimento propostos pelos diversos atores envolvidos.

### 3. Possíveis Conflitos

A transformação do território decorrente da construção de um megaprojeto envolve um grande volume de recursos materiais e humanos e incrementa a articulação institucional a partir de interesses dos diversos atores envolvidos, extrapolando a questão da construção da obra em si. Inevitavelmente suscita diferentes tipos de conflitos sejam estes relacionados ao potencial impacto socioambiental, riscos e oportunidades, sejam conflitos decorrentes de desacordos relativos ao sistema econômico-político ou aos distintos modelos de crescimento esperados para a região de implantação do projeto.

Alguns tipos de conflitos podem estar associados a dúvidas quanto à legitimidade dos decisores políticos ou à sua inadequação na defesa de interesses particulares dos proponentes da obra ou de determinados setores interessados em sua implantação em detrimento dos interesses públicos, inclusive em relação à avaliação dos impactos ambientais que frequentemente é de responsabilidade do proponente do projeto.

Com intuito de reduzir tais conflitos torna-se necessário, mesmo durante os estudos prévios de locação e demais etapas do processo de planejamento até a instalação da obra, o estudo de diagnósticos de potenciais *conflitos estruturais* que contestam a legitimidade dos decisores políticos em relação à defesa do interesse público local e ainda de *conflitos substanciais* relacionados ao desacordo político-econômico entre a vocação territorial (Dziedzicki, 2003). Para esta pesquisa foram revisados conceitos e escalas de conflitos, em especial, aqueles que pudessem elucidar o estudo de caso.

### 4. Participação Social

Entre os diversos efeitos causados a partir da implantação de megaprojetos estão as diferentes formas de mobilização social e de participação da sociedade organizada para o estabelecimento do diálogo com os proponentes e responsáveis técnicos pela obra a respeito da gestão de seu território.

Sobretudo, nesta tese, foi registrada a percepção da comunidade diretamente afetada pela implantação dos Projetos de Grande Dimensão, de forma a observar a relação entre suas experiências, seu histórico de organização social diante do primeiro megaprojeto e suas expectativas em relação à possível implantação do segundo megaprojeto, promovendo a reflexão sobre as formas de participação social da população e seus desdobramentos em termos de conscientização de sua corresponsabilidade na garantia da qualidade de vida, identificação de oportunidades e desafios.

Foi dado destaque à perspectiva da comunidade da Trafaria sobre as alterações em seu território, ao refletir sobre os dois PGDs naquela localidade, sobretudo com o interesse em analisar a participação social como um dos princípios fundamentais da democracia (Hogan, 1994), mas também como um fator estratégico na proteção ambiental (Backer, 1991).

O processo de educação ambiental foi abordado como instrumento de gestão ambiental e compreensão da relação dinâmica entre a pessoa, o lugar e o tempo (Speller, 2005; Tilbury, 2001). Este processo, associado à participação social, contribui para a formação de sujeitos cidadãos (Almeida, 2011; Jacobi, 2003) que queiram se capacitar para colaborar com a gestão do território.

A partir do debate entre o conhecimento técnico da equipe proponente de um projeto de grande dimensão, seus objetivos, funções e atividades e o conhecimento tradicional da comunidade que o acolhe a respeito das potencialidades do território, de seus recursos naturais e especificidades socioculturais, passa a haver uma troca de conhecimento que é base para a promoção da democracia, da gestão participativa na ocupação do território e do processo de educação ambiental.

A devida divulgação do próprio instrumento legal, Estudo de Impacte Ambiental (EIA) como documento que contém uma descrição sumária do projeto, sua identificação e avaliação dos impactes possíveis que a realização de um projeto de grande dimensão poderá ter no ambiente a evolução previsível da situação, as medidas de gestão ambiental destinadas a evitar, minimizar ou compensar os impactes negativos esperados colabora para a formação de um cidadão consciente do ambiente que o acolhe, seus valores e interrelação com a espécie humana.

O termo Educação Ambiental é, portanto, adotado nesta tese em seu contexto mais abrangente, o da educação para a cidadania e para a formação de sujeitos cidadãos, pretendendo fortalecer a ideia de que o fomento à participação cidadã com uma perspectiva crítica e corresponsável educa ambientalmente, pois promove a conscientização das fragilidades e potencialidades socioambientais locais e suas conectividades com o ambiente global.

Assim, a Educação Ambiental é abordada de modo a tentar compreender seu desenvolvimento e influência na relação entre a pessoa e o lugar, seu modo de participação diante da alteração antrópica no ambiente e no vínculo processual com o lugar (Speller, 2005).

## 5. Plano de Investigação

Por utilizar uma metodologia mista, (qualitativa e quantitativa), no desenvolvimento desta tese, prevendo o aprofundamento de questões surgidas ao longo do processo de investigação, seja a partir do diálogo e convívio com a comunidade da pesquisada, seja a partir das entrevistas com *stakeholders*, foi utilizado o método da *Grounded Theory*<sup>2</sup>, reconhecendo nele seu caráter abrangente no que se refere à interrelação entre sujeito e *objeto* ao longo da pesquisa e da produção do conhecimento. Seu caráter dinâmico entre o tempo e espaço permitiu, no decorrer do aprofundamento da investigação, a troca de conhecimento e informações com os interessados, a comunidade da Trafaria e os pesquisadores.

Esta metodologia foi associada à *Análise Crítica do Discurso*<sup>3</sup> pela importância dada aos depoimentos coletados durante a pesquisa e discursos utilizados tanto pela comunidade afetada quanto pelas notícias midiáticas coletadas ao longo dos anos de

---

<sup>2</sup> Ver cap. 3.1. A metodologia desenvolvida em capítulo específico conta com o embasamento dos teóricos de diferentes autores (Glaser & Strauss, 1967; Goulding, 1998; Locke, 2001; Fernandes & Maia, 2001; Bianchi & Ikeda, 2008).

<sup>3</sup> Ver cap. 3.2. A teoria Análise Crítica do Discurso é utilizada nesta pesquisa conforme desenvolvem os teóricos Pedro (1997), Fairclough (2001), Melo (2009), Costa (2003) e Foucault (2014).

2012 a 2016. Desta forma procurou-se a valorização textual para compreender a estrutura social<sup>4</sup>, conforme elucida Costa (2003, p. 36) em sua reflexão sobre a relação do discurso com tal estrutura:

O discurso é moldado e restringido pela estrutura social, daí a importância da discussão de Foucault que em seus trabalhos arqueológicos, apresentou algumas percepções do discurso que são consideradas importantes para Fairclough: a natureza constitutiva do discurso e a intertextualidade.

Além da coleta de dados secundários, a coleta de dados primários se deu de duas formas, complementares e adicionais. Foram elas:

- Entrevistas aos *stakeholders* (Departamento de Estratégia e Gestão Ambiental Sustentável da Câmara de Almada / Presidente da Junta da Freguesia da Costa da Caparica/ Representante do Movimento Social Contentores Não/ Representantes de Organizações não governamentais da Trafaria/ Centro de Arqueologia de Almada/ Autores atuais de artigos sobre a história da Trafaria/ Acervo Histórico de Almada/ entre outros).
- Aplicação de inquéritos com uma população atual de 5.700 pessoas foi com 373 questionários, o que permitiu um resultado com percentagem de erro de 5% e um nível de confiança  $E = 95\%$ .

A coleta de dados se deu por meio da aplicação dos questionários (Anexo 1) aos moradores da Trafaria seguindo a amostra composta pela população da Trafaria, utilizando por base dados censitários referentes a 2011, da plataforma governamental portuguesa. Foram aplicados 373 questionários, subdivididos em 4 grupos de questões. São eles:

1. Perfil Socioeconômico: identificação do morador da Trafaria.
2. Impacto da construção do Terminal Cerealífero segundo a população entrevistada.

---

<sup>4</sup> Fairclough (2008) faz referência à relação dialética entre o discurso e a estrutura social enquanto Campbell (1988) faz referência à estrutura social de um grupo humano como o resultado do ambiente ao qual se insere, denominando.

3. Proposta de instalação do Terminal de Contentores na Trafaria conforme a população entrevistada.
4. Participação Social relacionada à implantação e instalação do Terminal de Contentores.

O cruzamento entre os dados coletados em cada um dos quatro grupos de questões (cap. 7) objetivou verificar a relação entre eles. Para além desse cruzamento de dados foi realizada a análise comparativa entre os dois megaprojetos, tendo em vista a elevada percentagem da população que habitava a Trafaria quando ainda não havia sido implantado o primeiro megaprojeto.

O questionário contava com uma questão aberta para apontamento dos possíveis depoimentos dos entrevistados que ocorreram durante o processo de pesquisa de campo. Os depoimentos (Anexo 6) foram analisados tomando por base a Análise Crítica do Discurso e a *Grounded Theory*. Além disso, foi feita a análise crítica do discurso de notícias dos textos públicos de jornais e revistas decorrentes da divulgação de pretensão de locação do Terminal de Contentores na Trafaria.

Esta tese contou ainda com aplicação de 18 entrevistas aos *Stakeholders*, seguindo modelo de entrevista semiestruturada (Anexo 2), modelo de entrevista aberta (Anexo 3), modelo de entrevista por e-mail (Anexo 4) e modelo de coleta de depoimento aberto (Anexo 5), quando foi possível entrevistar diretamente os principais atores sociais de interesse para esta investigação e coletar depoimentos em documentos públicos.

Desta forma pretendeu-se alcançar resultados referentes ao processo de implantação de megaprojetos em pequenas comunidades, numa tentativa de destacar potenciais conflitos, descrever a participação social da comunidade e fornecer informações que possam colaborar para estudos posteriores.

## **6. Território, identidade, sua história e atuais unidades de planejamento**

Na margem esquerda do rio Tejo que banha a Península Ibérica, na peculiar região que o une ao mar, está localizada a comunidade da Trafaria, local onde se deu

esta investigação. Justamente por se localizar na foz do principal rio da península ibérica, imediatamente em frente à capital portuguesa, conta com um rico acervo capaz de revelar preciosos momentos da história dos descobrimentos portugueses e do intercâmbio cultural promovido a partir da navegação ao longo dos tempos.

Por outro lado, a Trafaria conta com as ruínas de grandes obras e áreas devolutas, tais como as baterias e os fortes datados do século XVII e concluídos no século XIX e o antigo presídio do século XVIII (1751) que havia servido com Lazareto (séc XVI) onde mercadorias e grupos de pessoas passavam pela quarentena antes de aportar em Lisboa (Leal, 2014a; Vieira, 1897).

Além disso, desde 1980, a Trafaria sofre os impactes da implantação de um Projeto de Grande Dimensão, o Terminal Cerealífero de importação e exportação de grãos, que atualmente é estudada como alternativa territorial para a implantação de um segundo Projeto de Grande Dimensão, o Terminal de Contentores. Este último foi apresentado à comunidade em 2013 e tem promovido grande debate e movimentação social por parte da comunidade diretamente afetada e seus governantes a respeito do modelo de desenvolvimento territorial, as vocações e interesses locais e as formas de participação social.

Também as formas de participação social sofreram alterações decorrentes dos dois diferentes regimes governamentais instaurados no país no último século ocorridos que, relativamente ao posicionamento governamental em termos de locação de áreas destinadas à implantação de indústrias nas proximidades de Lisboa, distinguem-se consideravelmente.

Segundo o Departamento de Planeamento Estratégico e Desenvolvimento Económico, foi no período do Estado Novo que perdurou por 41 anos sem interrupção, desde a aprovação da Constituição de 1933 até ao seu derrube por meio da Revolução de 25 de Abril de 1974 que se elaborou e desenvolveu a ideia de deslocar da capital, Lisboa, para a margem sul do Tejo as atividades decorrentes de indústrias pesadas e, portanto, os megaprojetos industriais abordados neste estudo.

No período da atual democracia, a política de articulação institucional entre o poder do Estado e os poderes locais, bem como a forma de participação da sociedade, se estabelecem de modo a incentivar a elaboração de Planos de Ordenamento



Territorial capazes de incorporar as demandas, necessidades e peculiaridades das diferentes localidades do País. Neste caso de estudo, em 2013, a Câmara Municipal de Almada emite um parecer final à proposta de Plano de Ordenamento do Estuário do Tejo em que se pronuncia desfavoravelmente à última versão do Plano disponibilizado pela APA/ARH Tejo.

Tais particularidades culturais, históricas e políticas foram fundamentais para a reflexão a respeito da identidade do Trafariense ao receber e se posicionar diante da possibilidade de novas alterações do território decorrentes de megaprojetos. Assim, foi contextualizada na Parte III a relação humano-ambiente em termos históricos e políticos.

Para além da contextualização territorial em termos históricos e políticos, foram feitas referências quanto ao regime jurídico aplicável à gestão do território (cap. 6.1), às características físicas e bióticas do rio Tejo como região hidrográfica (cap. 6.2) e estuário, levando em conta as peculiaridades ecossistêmicas criadas no encontro do rio com o espaço marinho (cap. 6.3). Certamente o levantamento desses dados não objetiva um aprofundamento em relação a esses tópicos tão complexos e abrangentes, mas frisar a importância de tais aspectos, bem como da transdisciplinaridade do estudo.

A Trafaria Sítio é apresentada (cap. 6.4), tendo em conta seu percurso histórico, seus aspectos físicos e processos de alterações territoriais, sejam naturais ou antrópicos, seu patrimônio pré-histórico, histórico e paisagístico. Sua população apresenta dificuldades econômicas maiores, quando comparadas a outras regiões do mesmo Concelho de Almada, segundo o Relatório de monitorização da área urbana simples da Trafaria.

A freguesia da Trafaria foi o território eleito para a realização da pesquisa de campo e coleta de dados primários, tendo sido delineado o perfil socioeconômico da comunidade que a ocupa e os impactes socioambientais decorrentes dos PGDs bem como as formas e abrangência da participação social perante a decisão governamental relativa localização dos dois megaprojetos.

## 7. Megaprojetos estudados

Foram destacados dois megaprojetos nesta pesquisa. O primeiro, o **Terminal Cerealífero da Trafaria**, denominado neste estudo de PGD1, implantado em julho de 1980, quase duas décadas depois da construção da Ponte 25 de abril, que ligou as margens esquerda e direita do rio Tejo e colaborou para o desenvolvimento da península de Setúbal, concelho de que a freguesia da Trafaria faz parte.

Essa obra foi liderada pela empresa Mota Engil e implantada sobre o terrapleno que gerou grande movimentação de solo, incluindo aterros de áreas da foz do rio Tejo para sua adequação ao local. O Terminal Cerealífero foi construído em três anos e é composto por quatro conjuntos de células cilíndricas de 72m de altura e ainda uma torre de 82m de altura.

O segundo PGD, o **Terminal de Contentores na Trafaria**, denominado neste estudo de PGD2, ainda em fase de estudo de locação, ou seja, não implantado, tem por finalidade ampliar a capacidade do Porto de Lisboa e assegurar a movimentação de navios porta-contentores de 5ª geração. Caso seja implantado na Trafaria, acarreta, necessariamente obras secundárias também consideradas de grande dimensão, como o acesso ferroviário, da responsabilidade da Rede Ferroviária Nacional, EPE (REFER) e o acesso rodoviário, da responsabilidade das Estradas de Portugal, S.A. (EP).

Pretende-se que o TCT tenha uma capacidade de referência final de 2.000.000 TEU/ano<sup>5</sup>, conforme Plano Estratégico (Cerejeira, 2008), um cais com comprimento da ordem de 1.500m capaz de operar em fundos com cotas até -18,0m (ZH)<sup>6</sup>. Portanto, o megaprojeto terá uma dimensão quatro vezes maior que a totalidade de portos atualmente instalados na grande Lisboa. O período de vida útil do empreendimento é de 100 anos.

---

<sup>5</sup> TEU/ANO: uma unidade equivalente a 20 Pés (em inglês: *Twenty-foot Equivalent unit* ou TEU), isto é, uma medida *standard* utilizada para calcular o volume de um contentor (University of North Carolina at Chapel Hill).

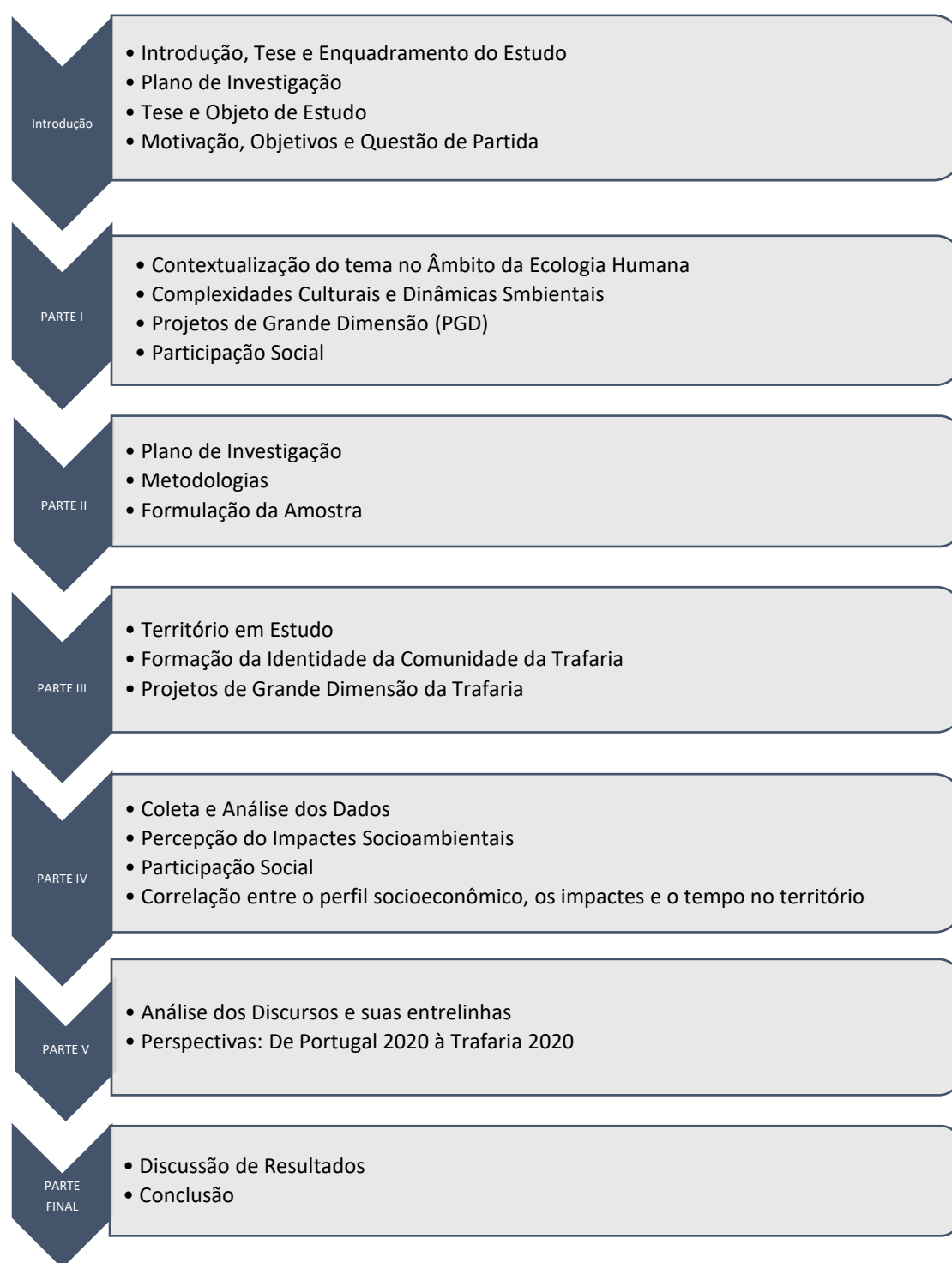
<sup>6</sup> ZH: Zero Hidrográfico.

## **8. Objeto de estudo**

No âmbito da relação entre o ser humano e seu ambiente e da problemática exposta, destaca-se: o objeto de estudo desta tese é o impacto socioambiental de megaprojetos e sua contribuição para o estímulo da participação social, bem como para a formação do cidadão a partir do processo da modernidade reflexiva a respeito das vocações naturais e humanas em seu território.

Ante o objeto de estudo, construiu-se esta tese composta por cinco partes como representadas no Esquema 1.

## Esquema 1. Estrutura da tese.



## 9. Motivação, Objetivos e Questão de Partida

Este estudo se origina de um **conjunto de motivações** que surgiu da observação empírica, espontânea e necessária para a compreensão da dinâmica sociocultural que caracteriza a *participação social*<sup>7</sup> de comunidades e seu sistema de ação em situação iminente de implantação de um *projeto de grande dimensão*<sup>8</sup>.

Do lado de lá do rio, localiza-se a Trafaria. Estaria a outra margem tão longe do olhar? A outra margem do Tejo, a outra margem do Atlântico, a outra margem da vida tão distantes de aportar? Se as questões globais pedem projetos de grandes dimensões e a participação social se projeta de forma cada vez mais eficiente (vide os esforços da elaboração de Planos Diretores e Orçamentos participativos), **a tese que se apresenta objetiva:**

- observar as particularidades da comunidade estudada, sua história e formação de identidade, o território e contexto histórico que influenciam o acolhimento de propostas governamentais (estaduais) relativas à ocupação do território.
- observar a relação entre a percepção dos impactes socioambientais decorrentes do PGD 1 e a disposição da comunidade estudada, bem como do governo local em acolher um PGD 2 proposto para o mesmo território, verificando se há uma relação direta entre a experiência acumulada e a expectativa em relação a possíveis impactes socioambientais futuros.

---

<sup>7</sup>Ver cap. 2.2. Nesta pesquisa foram utilizados conceitos de Participação Social de diferentes autores (Almeida, 2011; Argento, 1995; Belloni & Maria, 2001; Carvalho, 2016; Gold, 1980; Hogan, 1994; Layrargues, 2012; Martin *et al.*, 2014; Mela, Belloni & Davico, 2001; Speller, 2005; Zerbi, 1993). Participação Cidadã (Arnstein, 1969) e Participação Pública (Backer, 1991), bem como os termos correspondentes nas legislações pertinentes em especial a políticas de Estudo de Impactes Ambientais e Participação Pública e de Participação Social. Como práticas de participação social no território cita-se a *plataforma Trafaria, planisfério da interculturalidade e casa do vapor*.

<sup>8</sup> Ver cap. 2.1. Foram utilizados conceitos de diferentes autores como sinônimos de Projetos de Grande Dimensão: Projetos de Grande Escala (Ribeiro, 1987), Grandes Projetos de Investimento (Viner & Araújo, 1992; Bortoleto, 2001; Cruz & Silva, 2010; Vainer, 2011). Projetos de Grande Porte (Stamm, 2003), Megaprojetos (Flyvbjerg, Bruzelius & Rothengatter, 2003; Altshuler & Luberoft, 2003; Bortoleto, 2001), e Megaprojetos Urbanos (Cruz & Vicente, 2010) e Grandes Projetos Urbanos (Powell, 2000; Ultramari & Rezende, 2007).

Pretende-se apresentar uma base de dados gerados a partir da consulta à comunidade registrando sua experiência e expectativa em relação a megaprojetos, tendo em vista a colaboração para a tomada de decisão na gestão do território de forma democrática e participativa.

Desta forma apresenta-se a seguinte **questão de partida**:

**Se a experiência da comunidade, o histórico de sua relação com o meio e o convívio com as consequências das ações antrópicas podem contribuir para as práticas da participação social e, por sua vez, tais práticas participativas sensibilizam os atores envolvidos para sua corresponsabilidade na formulação do olhar comum em direção ao futuro que se constrói?**

## ***PARTE I – Dimensão Conceitual - Complexidade Cultural e Dinâmica Ambiental***

A Parte I desta tese inicia-se com a contextualização do tema, referindo-se ao *Enquadramento do Estudo no âmbito da Ecologia Humana* (cap. 1) para enfatizar a importância da transversalidade científica para o desenvolvimento desta investigação. Salienta-se a integração da espécie humana e suas relações com o meio ambiente a partir do enquadramento teórico das *Complexidades Culturais e Dinâmicas Ambientais* (cap. 1.1) na abordagem de conceitos-chave como a Ecologia Social e Ecologia Cultural, abordando a própria natureza humana em sua capacidade de investigar, imaginar e compreender o ambiente em que se encontra.

Trata, ainda, do enquadramento teórico e conceitual do termo Projetos de Grande Dimensão (cap. 2), dando ênfase aos Tipos de Megaprojetos e Escala de Magnitude de Impactes Socioambientais (cap.2.1), ao Paradoxo do megaprojeto, ou seja, superestimação dos ganhos à subestimação dos custos (cap 2.2) e aos conflitos gerados a partir da implantação de PGD (cap. 2.3), incluindo *Outros casos atuais de conflitos decorrentes de megaprojetos* (cap. 2.3.1) e *Aspectos Positivos dos Conflitos* (cap 2.3.2).

Ainda na I Parte são revistos os conceitos referentes à *Participação Social* (cap. 3), abordando especialmente a *Democracia Participativa* (cap 3.1), a *Percepção do ambiente pela participação* (cap. 3.2) e os *Possíveis processos de Educação Ambiental gerados a partir da Participação Social* (cap. 3.3).

## 1. Enquadramento do Estudo no âmbito da Ecologia Humana

O conceito de Ecologia Humana, sua transversalidade e possíveis abordagens tornaram-se imprescindíveis para o desenvolvimento desta investigação, em especial para formatar a dimensão conceitual deste estudo e conceber um plano de investigação.

Um conceito pode nascer da necessidade de esclarecimento de um caminho como um fio de luz que risca o espaço tornando possível o vislumbrar. A partir dele, surgem novas reflexões: espelhadas, contrapostas, polarizadas ou dispersas, como feixes de partículas, sensibilizando olhares.

No caso do conceito de Ecologia Humana é possível compará-lo a uma semente que segue em busca de luz, um conceito em formação, transdisciplinar, complexo. Ao longo das últimas décadas tem germinado, ramificado, se esticado em brotos e criado raízes em diferentes partes do planeta<sup>9</sup>. Vez por outra o reparo subindo pelos muros das cidades, se espalhando como um cipó, de textura semi-herbácea, a avançar para dentro das casas, a decorar ambientes internos, cultivado em sótãos e pensamentos, apresenta crescimento contínuo e se adapta a diferentes climas e colore a paisagem em constante floração.

A partir do conceito de Ecologia como uma ciência que estuda a relação dos seres de determinada espécie entre si e com seu habitat, o conceito para Ecologia Humana evoca as ciências biológicas, mas também as ciências sociais para se definir como uma área transversal do conhecimento científico, esboçando a necessidade de estabelecer e contextualizar o meio natural da espécie em questão, no caso a humana, e trazendo à tona a reflexão sobre a relação intrínseca entre ela e seu ambiente.

O termo Ecologia Humana nasce como surgem os indivíduos, a fazer parte do meio que parece também os habitar, como o estudo das relações entre as pessoas e seus ambientes diversos (Campbell, 1988), em que a troca de energia entre as espécies que compartilham o mesmo ambiente faz parte deste campo de estudo. Num desdobramento complexo, o conceito ganha cor agregando as relações interpessoais

---

<sup>9</sup> Levantamento feito pelo departamento de Ecologia Humana da FCSH, UNL. Constam os principais institutos e centros de pesquisa de Ecologia Humana nos cinco continentes com diferentes abordagens científicas.



que ocorrem entre os indivíduos na mesma comunidade e, conseqüentemente, a transformação coletiva a partir da reflexão e análise.

Em alguns anos de modernidade reflexiva<sup>10</sup>, o conceito de Ecologia Humana se amplia e ganha nuances como a diferenciação entre o Sistema-Homem e o Sistema-Natural e a interação entre esses sistemas (Nazaré, 1996) e a ênfase das alterações e reações que surgem a partir da dinâmica entre tais sistemas, de forma que o ambiente com alterações antrópicas torna-se o natural da espécie humana (Campbell, 1988).

A conceituação do termo incluiria, em pouco tempo, aspectos sociais, psicológicos e econômicos, promovendo a inter-relação entre sistemas sociais e naturais e a conexão de especificidades do conhecimento científico tal qual aquelas espécies de trepadeiras ornamentais que se emaranham a ponto de dificultar a identificação de onde começam e onde terminam suas ramas, raízes e seus enquadramentos.

A interdisciplinaridade leva a uma visão holística e integradora do processo de desenvolvimento do conhecimento e implica a integração de processos naturais e sociais levando “à formulação de novas estratégias conceituais para a construção de uma nova ordem teórica e um novo paradigma produtivo” (Leff, 2002, p. 163).

Transversalidade e especificidade são marcas do tempo moderno e acabam por contribuir para novas formas de percepção da interação do ser humano com seu semelhante e dele com seu meio, incluindo fatores diversos para além de uma simples ramificação da Ecologia e incluindo fatores econômicos, sociais e psicológicos (Begossi, 1993), o que nos leva a transcender o conceito da própria ecologia.

A necessidade de integrar diversos campos específicos do conhecimento para o alcance de um diagnóstico tem, ao longo dos tempos, tornado as práticas interdisciplinares dos saberes um dos pilares orientadores da produção do conhecimento integrado propondo a reelaboração de conceitos que associam a complexidade de problemas de ordens física, biológica, cultural, econômica e social.

---

<sup>10</sup> Os termos Modernidade Reflexiva (Beck, Giddens & Lash, 1995) e Modernidade Líquida (Bauman, 2000) são utilizados para caracterizar a sociedade pós-moderna ou contemporânea em seu caráter reflexivo.

Complementarmente a essa perspectiva, a Ecologia Humana torna-se um instrumento embasado na multidisciplinaridade de estudos sobre a relação de interdependência entre as comunidades humanas e seus habitats, conforme citação a seguir: *“In a global scenario marked by citizenship and sustainability commitments, human ecology is an instrumental and ethical device based on its multidisciplinary origins and studies on the relations of mutual dependence between human communities and their biophysical environments”* (Pires & Craveiro, 2010, p. 41).

Compreender de forma aprofundada as questões abordadas durante uma investigação de Ecologia Humana envolve perceber que a própria reflexão sobre o processo interfere de forma direta na reformulação dos principais paradigmas que cercam os conceitos e a epistemologia desse campo transdisciplinar do conhecimento humano.

Assim, a tese foi desenvolvida no âmbito da Ecologia Humana por terem sido consideradas a *complexidade cultural* e as *dinâmicas ambientais* que se processam no decorrer da implantação de um projeto de grande dimensão no território, em especial, quando se trata de uma pequena comunidade que venha a abrigar um projeto de grande escala, os impactes, tanto positivos quanto negativos, são maiores (Ribeiro, 1987).

### **1.1. Complexidade Cultural e Dinâmicas Ambientais**

A partir da complexidade do estudo da espécie humana e suas relações com o meio ambiente, Steward (1972) apresenta um modelo metodológico para os estudos ecológicos ao qual chamou Ecologia Cultural, em seu livro *Theory of Culture Change*, que culmina, já na década de 1980, na formulação de conceitos como Ecologia Social e Ecologia Cultural (Campbell, 1988; Rambo, 1983), que apresentam aspectos da complexa relação do ser humano com seu meio natural, transplantando para diferentes solos conceitos que associam a cultura de um grupo humano, bem como sua estrutura social, ao resultado da relação entre o indivíduo e seu ambiente. Nas palavras de Rambo (1983, p. 30):

The real value of human ecology lies in helping humans to see previously unrecognized relationships between what people do and the environment in which they do it. Many important insights have already been provided, changing in profound ways how people think about the world and their place within it. Systematic research on human ecology has only really just begun, however, and areas of ignorance far exceed areas of understanding.

Desta forma, compreender a Ecologia Humana em seu sentido sociocultural é tarefa dinâmica, visto a ininterrupta e cada vez mais veloz troca de saberes entre a espécie humana e o universo que a cerca e a inclui.

Entre tais saberes está a produção científica, sua articulação e o conjunto de crenças que se aprimoram a respeito da inteligência humana e mesmo da inteligência de outras espécies em constante diálogo com a espécie humana. Entre tais saberes está a percepção humana da capacidade de sobrevivência das espécies e sua relação com o habitat. Este aprimoramento de saberes inclui o desenvolvimento humano a partir da necessidade de adaptação ao seu meio e da promoção, sistematização e difusão desse conhecimento ao longo dos tempos.

Leff (2002) discorre sobre a articulação das ciências na relação natureza-sociedade, ressaltando diferentes formas de articulação científica e a necessária compreensão da complexidade do pensamento humano e suas consequências nas ações antrópicas: “O problema da articulação científica não concerne à constituição de uma ciência a partir das formações ideológicas que a precedem, ou seja, de noções provenientes de outros campos do conhecimento antes da fundação dos conceitos próprios de uma ciência” (p. 32).

Para que se possa compreender a dinâmica do estudo da Ecologia Humana, cabe uma referência sobre o termo “natureza”. Assim como a Ecologia aborda a relação entre a biologia e a geologia, observando a dinâmica dessa interação, a Ecologia Humana permite o aprofundamento na investigação da própria natureza humana, seus aspectos psicológicos, sociais e culturais.

Salienta-se que é da própria natureza humana sua intrínseca necessidade de investigar, imaginar e compreender o espaço e o tempo em que se encontra. É possível que se perca, mas esta busca é própria do ser humano. Seguir florescendo para dentro e para fora da espécie, entre a comprovação iluminada e o mistério criativo. Quais são

esses limites entre o absolutamente natural e as criações humanas, que, em última instância, também fazem parte de sua natureza? Imaginações originam imagens ou, ao inverso, as imagens provocam imaginações?

A concepção de natureza surge a partir da reflexão humana. O desenvolvimento tecnológico com suas especificidades e complexidades, a reflexão e análise sobre a própria condição no planeta, a tentativa de domínio do ser humano sobre a natureza e ainda a tentativa de escuta e observação dos fenômenos naturais fazem parte da história civilizatória do homem e de suas condições de percepção da natureza.

Potter (2010) chama a atenção à limitação da capacidade humana em se expressar e mesmo em imaginar o universo, visto que o próprio ser humano pertence a esse universo que fornece as condições de expressão e imaginação e estabelece os limites do pensamento humano. Se a forma de interpretar e narrar o universo está limitada à capacidade humana de imaginação e o fato de sermos nós, os seres humanos, produtos do universo, seria pouco provável que pudéssemos ser mais criativos ou reflexivos que o próprio universo que procuramos interpretar e descrever. “O que quer que pensemos que o universo é deverá estar sempre no limite da nossa capacidade para imaginar o que ele poderia ser” (Potter, 2010, p.224).

Esta ramificação evolui de forma não linear e pontua-se diferentemente nos espaços ocupados pelo ser humano em diferentes estratos da sociedade a variar no espaço e no tempo.

Assim, o estudo do comportamento humano em sociedade, sua ocupação territorial ao longo dos tempos e em distintas paisagens faz do ser humano um sujeito ativo em sua própria história sobre o planeta, bem como sobre a vida de outros seres que coabitam a Terra.

Essa complexidade cultural também tem expandido de forma exponencial ao longo dos tempos e atualmente instala-se nos mais distantes e distintos ambientes, estabelecendo uma rede de conhecimento e intercâmbio cultural. Floresce em pontos de encontro reais e virtuais, reformulando a reflexão a partir da diversidade cultural num processo de aprendizado coletivo. Castells (2008, p. 414) colabora na formulação desse pensamento conforme se destaca a seguir:

Uma transformação tecnológica de dimensões históricas está acontecendo, ou seja, a integração de vários modos de comunicação em uma rede interativa. Ou, em outras palavras, a formação de um hipertexto e uma metalinguagem que, pela primeira vez na história, integra no mesmo sistema as modalidades escrita, oral e audiovisual da comunicação humana.

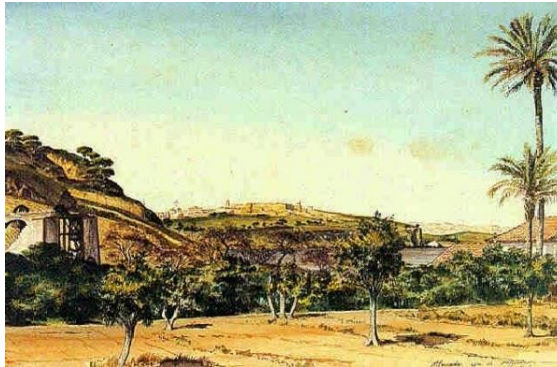
O que se observa é que, para além das mudanças naturais de um território advindas de alterações geológicas, geográficas, climáticas, entre outras, as dinâmicas ambientais também se dão a partir da ação humana, de seus pensamentos e seu olhar sobre o ambiente. A transformação dos paradigmas científicos tradicionais e a produção de novos conhecimentos inerente à reflexão humana promovem a reinterpretação da paisagem e, conseqüentemente, sua alteração.

É possível perceber, ao longo da história da arte, a relação da percepção do ambiente e da produção artística que, em interação com o tempo e o espaço, revela o agente que impulsiona a transformação do meio e a expressão humana a partir do que encontra à sua volta. A paisagem somente existe a partir do olhar. O olhar altera a paisagem e é concomitantemente alterado por ela.

A natureza inspira a expressão dos sentimentos e estados de alma, podendo alcançar a conexão espiritual, expressa no sentido do contemplare – a natureza como espaço sagrado, fonte de percepções transcendentais, plena de beleza e mistério. Os paisagistas ingleses valeram-se desses sentidos e, do ponto de vista da linguagem visual, anteciparam a pesquisa dos impressionistas no trato da imagem pictórica (Schunck, 2006, p. 241).

O próprio conceito de “paisagem” da Europa no final do século XVI está associado às artes plásticas, em especial à pintura e já inclui o olhar e as qualidades estéticas como elemento fundamental e complementar na formação da imagem global a partir de um território. Este conceito se aprimora e divulga-se para incluir as dimensões históricas e temporais, incluindo referências à morfologia e vegetação do território, mas também às relações múltiplas e recíprocas entre a percepção e o lugar, como pode ser observada na pintura, de 1842, que retrata a paisagem da Trafaria (Foto 1) e a pintura de Carlos Canhão, do chafariz da Raposeira (Foto 2).

Foto 1. Pintura da Trafaria.



Fonte: Almada Arte Pintura Rio Tejo Almada, Alfeita. Prince de Joinville François d'Orleans (1842).

Foto 2. Chafariz das Abas da Raposeira.



Fonte: Canhão (1994). Chafarizes de Almada.

Referindo-se à complexidade ambiental, Leff (2002) a relaciona com o aprendizado ao longo dos tempos e com a reapropriação do conhecimento a partir do desenvolvimento do saber, reapropriação essa que muitas vezes implica na desconstrução de antigos paradigmas. Nas palavras de Leff (2002, p. 218-219):

A crise ambiental constitui um chamado à reconstrução social do mundo: a apreender a complexidade ambiental. ... A complexidade ambiental implica não só o aprendizado de fatos novos (de maior complexidade); além disso, inaugura um saber que desconstrói os princípios epistemológicos da ciência moderna e funda uma nova pedagogia, por meio de uma nova racionalidade que significa a reapropriação do conhecimento a partir do ser do mundo e do ser no mundo; a partir do saber e da identidade que se forjam e se incorporam ao ser de cada indivíduo e de cada cultura.

Nesse sentido, as múltiplas formas de percepção e a reapropriação de conhecimentos colaboram para a formação de uma nova racionalidade que associa o saber e a identidade que se fundem. A integração de diferentes modos de comunicação a partir de múltiplos olhares contribui para que acontecimentos locais afetem de forma cada vez mais rápida e efetiva as situações globais. Como aquelas espécies de palmeiras de solo encharcado que parecem rebrotar em diferentes lugares estando invisivelmente interligadas por meio de suas raízes.

Para além do processo de alteração demográfica, social e cultural inerente ao ser humano através dos tempos, surgem novas práticas socioculturais que acarretam alterações ambientais de origem antrópica com efeitos em nível global, ainda que se tenham originado simultaneamente em distintas localidades.

Vivemos um contexto de mudança climática global que tem afetado a elevação não linear do nível do mar até o final do século “de uma quantidade que orçará por metade da amplitude da maré actual” (Poe Tejo, 2009, p. 109), levando a incluir a variável das alterações climáticas em estudos de planeamento e ordenamento de territórios de costa.

Além disso, nos estuários, a alteração nos regimes fluviais potencializa os efeitos da elevação do nível do mar “principalmente nos climas mediterrânicos e semi-desérticos da península Ibérica onde a torrencialidade dos regimes fluviais já não favorece naturalmente a permanência de caudais” (Poe Tejo, 2009, p. 119). Embora o próprio Plano de Ordenamento garanta que a ação antrópica diretamente efetivada na bacia hidrográfica e no estuário do Tejo sejam mais temíveis que as alterações nos regimes de precipitação.

Para além da complexidade do real, que relaciona as ordens física, biológica e cultural e existe para além da consciência ecológica, pois tal complexidade é inerente à matéria e ao próprio conhecimento, Leff (2002, p. 209) fala da complexidade da produção, onde o mercado “a mão invisível que governa os intercâmbios mercantis” é um princípio global. “O *homo economicus* substitui o *homo sapiens* na fase suprema da evolução rumo ao fim da história” (Leff, 2002, p. 209).

O processo de economização, regido pela globalização do mercado, tem se desenvolvido no sentido de precificar a natureza e a cultura, recodificando o mundo, suas leis físicas, biológicas e culturais, com base nas “leis” do mercado. A complexidade de produção reconhece e internaliza a sustentabilidade ambiental a partir de seu potencial produtivo, mercantilizando a natureza e o conhecimento a partir de estratégias múltiplas de aproveitamento dos recursos naturais.

O saber ambiental conta ainda com o diálogo entre os saberes ao longo do tempo e tem se tornado um saber ainda mais complexo à medida que conta com o conhecimento de povos tradicionais que se emancipam e passam a contribuir, nos

tempos atuais, com seus conhecimentos e valores ecológicos preservados ao longo da história. “A complexidade reabre a reflexão sobre o tempo no real – a flecha do tempo – (Prigogine) e o tempo no ser” (Heidegger; Leff, 2002, p. 211).

Cada ser complexo é constituído por uma pluralidade de tempos, ramificados uns nos outros segundo articulações sutis e múltiplas. A história, seja a de um ser vivo ou de uma sociedade, não poderá nunca ser reduzida à simplicidade monótona de um tempo único, quer esse tempo cunhe uma invariância, quer trace os caminhos de um progresso ou de uma degradação (Prigogine; Stengers, 1997, p. 211).

A apropriação cognitiva do real por meio da reflexão conceitual torna-se vital para aproximar a prática científica do próprio viver. Trata-se, portanto, de uma tentativa de apreender a reflexão hermenêutica, enquanto prática social de conhecimento, como um instrumento capaz de conformar o diálogo entre o sujeito e seu objeto de estudo, estando ambos em dinâmica transformação, em pronunciada evolução.

Assim, espaço e tempo se conformam na paisagem, incluindo a capacidade de apreensão do observador, bem como sua expressão no contexto temporal e espacial, ou seja, o aspeto cultural daquele território ao longo do tempo. Este território possui sua própria dinâmica natural e é alterado constantemente pela combinação das condições físicas e do sistema sensoriais do ser humano. As diferentes possibilidades de exercício dos sentidos traduzem-se em diferentes possibilidades de expressão das habilidades humanas. Ver com olhos fechados é um exercício de guardar a paisagem.

Nesse tempo-instante de um espaço sem dimensões brota uma possibilidade de compartilhar as especificidades locais e permitir o aprendizado coletivo que atua sobre o intelecto e a vontade, a partir da difusão de experiências, em que a diversidade cultural seja capaz de enunciar formas distintas de observação e interação com o meio. Já é hora, foi-se o tempo e o espaço virtual englobou o globo. Somos uma experiência única de nós mesmos, como a semente que contém o todo.



## 2. Projetos de Grande Dimensão (PGD)

A conceituação para PGD acabada não é consensual, entretanto está sempre vinculada a um projeto que movimenta, em grande proporção, elementos fundamentais relacionados ao ambiente e à sociedade, como os recursos naturais, o espaço, a economia e a força de trabalho. Os megaprojetos são ações antrópicas que alteram as paisagens e que requerem ações coordenadas com o poder estatal, visto que instauram novas dinâmicas socioambientais (Vainer, 2008).

As transformações no território causadas pelos grandes projetos são muitas. Neste processo de mudança, além de alterações patrimoniais (novos proprietários) e morfológicas (nova geomorfologia, novo regime hídrico, etc.), instauram-se novas dinâmicas socioeconômicas, novos grupos sociais emergem na região de implantação, novos interesses e problemas se manifestam (Vainer, 2008, p. 44-45).

Uma classificação relativa a *Grandes Projetos Urbanos* com intuito de orientar investigações foi feita por Powell (2000), em sua obra *City Transformed*, que classifica as intervenções urbanas segundo as oportunidades de implantação a partir de suas causas, sendo: 1. situações pós-guerra, 2. novas demandas por transporte, 3. crescimento da mancha urbana e 4. novas demandas culturais.

Nesse sentido o termo *Grandes Projetos Urbanos* “tem caracterizado uma nova fase do urbanismo moderno, precocemente reconhecida como Renascença Urbana” (Clovis, 2007, p. 2), quando observam-se transformações generalizadas na paisagem urbana a partir de megaprojetos e acabam por contribuir para a melhoria nas relações entre o espaço construído e o cidadão.

Em Portugal os termos *Obras de Grande Porte* e *Grandes Obras* são muitas vezes encontrados devido à sua utilização na legislação do país e nos Estudos de Impacto Ambiental e Avaliação de Impacto Ambiental que destacam especificidades de acordo com as características da obra e sua abrangência territorial.

As Grandes Obras, que infraestruturam física e tecnologicamente os espaços nacionais, estimulam transformações de ordem social e ecológica que devem ser avaliadas. A União Europeia criou a obrigatoriedade (através da Directiva 85/337/CE de 1985) da realização da

Avaliação de Impacto Ambiental como condição prévia ao seu licenciamento, recomendando uma participação pública alargada (Craveiro, 1996, p. 1).

Já em países em vias de desenvolvimento o conceito de *Projetos de Grande Dimensão* começa a ser mais utilizado à medida que seus históricos de desenvolvimento suportam as dimensões técnicas e financeiras de tais grandezas. Os termos mais encontrados são: *Projetos de Grande Porte* (Stamm, 2003), *Projeto de Grande Escala* (PGE) (Ribeiro, 1987) e *Grandes Projetos de Desenvolvimento* e *Grande Projeto de Investimento* (GPI) (Bortoleto, 2001; Vainer & Araújo, 1992). “Os Grandes Projetos de Investimento mobilizam em grande intensidade elementos como capital, força de trabalho, recursos naturais, energia e território” (Vainer & Araújo, 1992, p. 29).

A construção de megaprojetos está, na maioria dos casos, relacionada a conflitos de deslocamento dos atingidos para novas áreas. É o caso, na China, da barragem implantada no rio Yangtzé que deslocou mais de um milhão de pessoas, milhares das quais sem abrigo definitivo. Essa barragem, hidrelétrica Três Gargantas, é a maior do mundo, e gerou um impacto socioambiental que ainda hoje é estudado (Lin Yang, 2007; Negre, 2007).

Em relação ao deslocamento dos atingidos por megaprojetos torna-se importante ressaltar que a população geralmente acaba por ser privada, para além de seu território, também dos recursos naturais e possibilidades produtivas decorrentes do acesso a esses recursos. O *International Financial Corporation*<sup>11</sup> (2001) faz referência ao “deslocamento econômico” resultante da interrupção ou eliminação do acesso da população aos recursos e bens produtivos com os quais sempre teve contato.

No Brasil isso tem ocorrido mais frequentemente a partir das quatro ou cinco últimas décadas (Bortoleto, 2001), quando os projetos de engenharia de grande dimensão e elevados investimentos econômicos passaram a ser implantados no país. Por causa de suas dimensões técnicas e financeiras, bastante superiores que empreendimentos até então implantados, os Grandes Projetos de Investimento (GPI) “abarcam empreendimentos de grande porte e surgiram sob o discurso de contribuir

---

<sup>11</sup> Disponível em

[http://www.ifc.org/wps/wcm/connect/corp\\_ext\\_content/ifc\\_external\\_corporate\\_site/home](http://www.ifc.org/wps/wcm/connect/corp_ext_content/ifc_external_corporate_site/home)

para a implantação de infraestrutura e como forma de levar crescimento e progresso às regiões em que foram instalados” (Bortoleto, 2001, p. 55).

Esta mesma denominação já é utilizada por Martins (1993) que considera os GPI como “projetos econômicos de envergadura” enquadrando em seus estudos as hidrelétricas, construção de rodovias e ferrovias, entre outras obras da engenharia de grande vulto. O autor ressalta que tais megaprojetos “não têm por destinatárias as populações locais” (Martins, 1993, p. 62). É esperada, em todos esses casos, a produção de impactos tanto no espaço físico e biótico quanto socioeconômicos e culturais, pois mobilizam a sociedade e acabam por determinar novas vocações e modelos de crescimento para a região.

Os Grandes Projetos de Investimentos destacam-se pela grande mobilização de diferentes elementos que fazem parte deste projeto. Tais elementos são movimentados a uma determinada região, no entanto esses projetos não contribuem para a diminuição das disparidades e desigualdades existentes entre as regiões do país. Ao contrário, as regiões onde estes projetos são implantados sofrem, de modo geral, com a desestruturação das atividades econômicas (Martins, 1993, p. 61).

Os projetos de grande vulto, tais como portos, aeroportos ou hidrelétricas, originam alterações secundárias no tecido urbano, tais como, por exemplo, a ampliação da malha viária/ferroviária, que servirão de acesso para o novo empreendimento e suas demandas, que podem ter seus impactos estudados separadamente. Em relação a esses casos, Altshuler (2003) ressalta que as obras de grande vulto estão relacionadas à era do automóvel, na qual o tecido urbano seria consideravelmente alterado em função das novas demandas.

Especificamente durante esta pesquisa, buscou-se algumas definições de “Projeto de Grande Dimensão” que fossem capazes de orientar a percepção de pequenas comunidades quando um megaprojeto é planejado ou mesmo implantado em seu território.

Nesse sentido, os projetos de grande dimensão, em particular de caráter industrial, geralmente competem com a utilização de espaços residenciais no ambiente urbano causando polêmicas ao consubstanciar debates e conflitos sobre a localidade a partir de questões compreendidas pela comunidade como um impacto imediato sobre

o futuro da cidade em especial, quando estes provocam choques entre os interesses da população local e interesses de populações não impactadas diretamente, visto que tais megaprojetos, muitas vezes, despertam interesses políticos e econômicos privados em detrimento de ações de interesse público local.

## **2.1. Tipos de Megaprojetos e Escala de Magnitude de Impactes Socioambientais**

As Ciências Sociais têm se consagrado de longa data ao estudo de processos de mudança social, e a própria noção de impacto é muito limitada para dar conta da dimensão e complexidade dos processos sociais e históricos em questão. No caso dos empreendimentos hidrelétricos, soma-se o fato de que a mudança social é resultante da decisão e ação de atores políticos, econômicos e institucionais externos à região de implantação (Vainer, 2008, p. 39).

Por sua abrangência, a expressão “Projetos de Grande Dimensão” ou “Megaprojetos” pode incluir variados tipos de obras, desde a construção de uma barragem ou transposição de cursos de águas, de uma autoestrada de porte internacional, de um estádio olímpico, um aeroporto ou um terminal fluvial para importação e exportação de produtos até mesmo megaprojetos urbanos capazes de requalificar o território como é o caso do projeto desenvolvido para a Expo 92, em Portugal, que requalificou a região do Parque das Nações, em Lisboa. De qualquer forma o PGD envolve investimento financeiro de grande porte e grandes alterações no território.

Para designar PGD encontra-se, em especial na literatura de língua inglesa, os termos *Grandes Projetos Urbanos* (Powell, 2000) e *Megaprojeto* (Altshuler & Luberoff, 2003; Flyvbjerg, 2002), que poderiam designar dois diferentes tipos de Projetos de Grande Dimensão; os primeiros proporcionando a oportunidades para o desenvolvimento urbano, e os segundos, projetos industriais de grande porte.

Essa primeira classificação pode ser sobreposta ou detalhada em relação à magnitude de seus impactes socioambientais, tendo em vista a tipologia de sua construção, a ocupação no território e o tipo de atividade a ser exercida a partir da obra.

Lynch e Gellert (2003) classificam quatro diferentes tipos de Projetos de Grande Dimensão: 1) Infraestrutura (portos, ferrovias e sistemas de esgoto); 2) Extração (minerais, petróleo e gás); 3) Produção (plantações industriais de árvores, zonas de processamento de exportação e parques industriais); e 4) Consumo (instalações turísticas maciças, shoppings, parques temáticos e empreendimentos imobiliários).

Em Portugal, o Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC) propõe uma subdivisão de tipologia de megaprojetos para composição de um dos indicadores de avaliação da escala de magnitude dos impactos sociais. Tal indicador é composto pelo cruzamento entre dados relativos no nível de heterogeneidade social da comunidade local, tomando por base a densidade populacional e o tipo de projeto, estando essa tipologia de projeto relacionada com a ocupação espacial, que pode ser pontual, ou seja, concentrado em um único espaço como seria o caso de hidrelétricas e terminais portuários, linear, como seria o caso de autoestradas, ferrovias ou multiponteados, como por exemplo, postes de rede elétrica.

Assim, as considerações metodológicas para mensurar os impactos sociais “obrigam a redefinir a contribuição sociológica no domínio da avaliação de impactos sociais no sentido de acentuar a análise sobre os territórios” (Relatório 404/04 – Avaliação de Impacto Ambiental – LNEC) (Quadro 1).

Quadro 1. Escala de magnitude dos impactos sociais X Tipo de projeto

	<b>Nível de heterogeneidade social da comunidade local</b>		
<b>Tipo de projeto</b>	Elevada (E)	Média (M)	Reduzida (R)
Multiponteados (MP) (postes de rede elétrica)	MPE (1)	MPM (2)	MPR (3)
Linear (LN) (auto-estrada)	LNE (4)	LNМ (5)	LNR (6)
Ponteados e de especialização técnica limitada (PL) (barragem)	PLE (7)	PLM (8)	PLR (9)
Ponteados e de especialização técnica complexa (PC) (incineradora)	PCE (10)	PCM (11)	PCR (12)

Fonte: Relatório 404/04 – Avaliação de Impacto Ambiental – LNEC, p. 21.

Portanto, a percepção dos impactos socioambientais está relacionada ao grau de homogeneidade da população diretamente afetada. Quanto mais homogêneo socialmente for o público afetado, mais intensos deverão ser os impactos tanto positivos quanto negativos. Por outro lado, quanto mais heterogênea for a comunidade, maiores serão suas variáveis sensoriais e socioculturais nos processos perceptivos acarretando maior diversidade nas atitudes, decisões e nos comportamentos da população diretamente afetada.

Complementarmente, os impactos ambientais também estão associados às características da ocupação espacial do PGD. Um PGD pode ocupar um espaço amplo do território, estando diluído no terreno como as ferrovias, rodovias ou sistemas de esgoto ou encontrar-se concentrado em uma só área, como é o caso de terminais fluviais, aeroportos e barragens. Estas últimas tendem a causar maior percepção de impacto em relação à primeira forma de ocupação do território, já que as características de formato de uma obra concentrada acarretam impactos concentrados e por isso mesmo são percebidos de forma mais intensa em relação àqueles impactos decorrentes de obras diluídas no território.

Além disso, a Portaria 330/2001 estabelece os tipos de alternativas que o proponente deve considerar, nomeadamente: “a) De localização; b) De dimensão; c) De concepção ou desenho do projecto; d) De técnicas e processos de construção; e) De técnicas e procedimentos de operação e manutenção; f) De procedimentos de desactivação; g) De calendarização das fases de obra, de operação e manutenção e, de desactivação”.

No caso de projeto de grande dimensão de carácter industrial que acarretem periculosidade a partir de suas atividades, pode ocorrer ainda a desqualificação do local e a conversão da área em espaço impróprio para a residência humana, provocando a desvalorização imobiliária das habitações, a redução ou extinção de espaços destinados à convivência urbana ou realocação da população residente.

Esta transformação territorial instiga a pensar sobre o modelo de crescimento planejado para o território e os impactos na comunidade em função das oportunidades geradas por essa transformação.

Portanto, a avaliação de impactos ambientais deve compreender o território não simplesmente em sua dimensão espacial e temporal, mas também nas relações sociais e nas relações existentes entre os povos e seus territórios e a dimensão das formas representativas dessas relações (Durkheim, 2010; Santos, 2006; Pereira & Carriero, 2005).

O território pode ser estudado como a representação do espaço organizacional, social, marcado pela história dos atores sociais em relação à organização. Nele estariam enraizados os processos de identificação, de inscrição da história pessoal na organização, e ele funcionaria como sistema de referência (Pereira & Carrieri, 2005, p. 14).

Entretanto, caberá uma reflexão mais aprofundada<sup>12</sup> a respeito do território e unidades de planejamento, nas diferentes dimensões e escalas de apreciação, ressaltando os aspectos e contextos materiais, éticos, espirituais, simbólicos e afetivos, de forma privilegiar a relação entre o espaço, o tempo e as identidades sociais que o compõe num estudo de avaliação de impactos ambientais.

Se, por outro lado, o PGD está alinhado à vocação local de desenvolvimento, ou seja, ao planejamento de uso e ocupação do solo previsto em planos de ordenamento territoriais da região que o acolhe, este projeto ganha credibilidade e amplia os impactos positivos, como foi o caso da transformação da zona ribeirinha oriental de Lisboa (Pereira, 2013).

No caso de megaprojetos que venham a qualificar o espaço, sejam áreas urbanas ou mesmo pequenos povoados, há que se cuidar com outras formas de impactos decorrentes da desterritorialização de sua população local. Muitas vezes a população ou parte dela é obrigada a se retirar da localidade antes mesmo da implantação da obra. Foi o que ocorreu no Brasil, por muitas vezes, na Renascença Urbana do final dos anos 1980 (Ultramari, 2012) ou no período da industrialização, na Europa, quando o processo de gentrificação pôde ser observado em decorrência da “materialização do processo de reestruturação profunda que sociedades capitalistas ocidentais experimentam no espaço urbano” (Mendes, 2010, p.82-96).

---

<sup>12</sup> Realizada no cap. 6 desta pesquisa.

O processo de gentrificação<sup>13</sup> pode ocorrer de forma a qualificar um espaço de tal modo que este acaba por ser ocupado por uma camada social capaz de suportar os valores que passam a ser aplicados aos terrenos e edificações da localidade, forçando, assim, a retirada da população menos favorecida estando associada a megaprojetos urbanos que requalificam o ambiente. Este fenômeno pode estar associado à implantação de megaprojetos pelas suas implicações nas alterações e funções do território. Porém, em se tratando de megaprojetos industriais que geralmente competem com o uso do território para habitações, o ambiente deixa de ser adequado à permanência de população.

Uma das mais agressivas formas de reestruturação do espaço urbano, portanto, seria a gentrificação que ocorre a partir da compra de antigas edificações e instalação de novas moradias a um custo mais elevado, excluindo a possibilidade de integração ou fixação de populações anteriormente residente no local, quando estas são economicamente menos favorecidas (Mendes, 2010).

Entretanto, quando o espaço é forçadamente desocupado por sua população residente, pela implantação de Projeto de Grande Dimensão industrial que compete pelo uso do território, esta reestruturação do espaço passa pela retirada de equipamentos urbanos, bens coletivos, como postos de saúde, postos de correios, escolas, ou o acesso ao transporte público, sendo, portanto, tão agressiva quanto a gentrificação.

## **2.2. O “paradoxo do megaprojeto”: da superestimação dos ganhos à subestimação dos custos**

Flyvbjerg (2002, 2003, 2004, 2005, 2007) tem estudado os PGDs, em especial os que implicam grandes investimentos e os custos socioeconômicos a eles associados.

---

<sup>13</sup> A terminologia inglesa *gentrify* significa converter uma zona no centro da cidade ou uma zona de classe trabalhadora numa área residencial da classe média (Oxford English Dictionary, 1993). *Gentrify*, -fied, -fying é o processo de conversão de uma zona antiga da cidade numa zona residencial de classe média mais valorizada, através da remodelação de edifícios de que resulta a sua valorização (Xerez, 2008).



Para o autor, o paradoxo dos megaprojetos como um fenômeno decorrente da implantação de uma grande obra, alerta para o fato, por um lado, do excesso no que se refere ao custo e, por outro, da desvalorização dos potenciais riscos e efeitos negativos de sua construção (Flyvbjerg, 2007b).

O paradoxo do megaprojeto ocorre como um efeito da implantação de projetos que gera o movimento exorbitante de quantias de recursos econômicos. Esse movimento econômico acaba por se tornar o centro da narrativa de um possível modelo de desenvolvimento para determinada região. Esse modelo, por sua vez, exigirá uma adequação de políticas públicas e planos diretores a serem estabelecidos em acordo com essa reconfiguração na paisagem socioeconômica e ambiental. Por fim a reestruturação política reforçará a escolha de modelos de desenvolvimento que estará sempre relacionado ao gasto de recursos econômicos utilizados na implementação daquele megaprojeto (Flyvbjerg, 2007b).

Os PGDs estão necessariamente associados ao amplo volume de recurso financeiro necessário para sua execução e acabam por ter seus custos finais, em muitos casos, superiores aos estimados. Não são raras as vezes que tais projetos acabam por ampliar seus orçamentos originais, seja pela complexidade da operacionalidade de sua construção, seja pela imprevisibilidade de ações resultantes do processo de negociação entre os atores envolvidos no processo de sua implantação (Morrow, 2011).

Data from more than 300 global megaprojects shows that 65 percent of industrial projects with budgets larger than \$1 billions in 2010 U. S. dollars failed to meet business objectives. In some industrial sectors the failure rate was as high as 75 percent (Morrow, 2011, p. 7).

Segundo Altshuler e Luberoff (2003), o custo planejado para o megaprojeto de Big Dig, em Boston, teve seu valor original ampliado em três vezes, e o custo do Aeroporto Internacional de Denver mais do que duplicou desde o final dos anos 1980, quando foi aprovado, até sua conclusão seis anos mais tarde.

A reflexão sobre a frequente subestimação dos custos e impactos e, por outro lado, a superestimação dos benefícios gerados pelos PGDs têm chamado a atenção de pesquisadores que procuram estimar a relação benefício-custo da implantação de megaprojetos do ponto de vista socioeconômico.

Em um estudo a respeito da superfaturação de PGDs (Flyvbjerg, Holm & Buhl, 2002), tomando por base uma amostra de 258 megaprojetos de infraestruturas, especificamente (1) ferrovias (incluindo comboios e metros urbanos), (2) ligações fixas (incluindo pontes e túneis) e (3) rodovias (incluindo estradas e autopistas), fizeram uma análise dos erros de estimativas de custos da obra em relação a seu custo final. Para os três tipos de projetos ficou evidente que os decisores, sejam públicos ou particulares, devem levar em conta a grande diferença entre o custo inicial da obra e o que realmente será gasto ao longo da sua construção.

Based on the available evidence, we conclude that rail promoters appear to be particularly prone to cost underestimation, followed by promoters of fixed links. Promoters of road projects appear to be relatively less inclined to underestimate costs, although actual costs are higher than estimated costs much more often than not for road projects as well (Flyvbjerg, Holm & Buhl, 2002, p. 279).

Foram observados os efeitos da variável de localização geográfica incluindo (1) Europa, (2) EUA e (3) Japão e dez outros países em desenvolvimento. Em relação à localização foram encontradas diferenças significativas, uma vez que a média de aumento entre os custos planejados e aqueles efetivamente executados foi maior no último grupo formado por países em desenvolvimento. Neles a diferença entre o valor esperado e o efetivamente gasto é, segundo o estudo, de 64,6% (Flyvbjerg, Holm & Buhl, 2002).

Para além de projetos de infraestrutura de transporte, o estudo abordou dados referentes aos custos para mais de uma centena de megaprojetos, incluindo usinas de energia, represas e reservatórios de água, extração de petróleo e gás, sistemas de tecnologia da informação, sistemas aeroespaciais e sistemas de armas. Os resultados indicam que outros tipos de projetos são tão ou mais propensos a subestimar seus valores originais comparativamente aos projetos de infraestrutura de transporte (Flyvbjerg, Holm & Buhl, 2002).

O que se pode observar é que as previsões equivocadas, sejam quais forem suas causas, ocorrem na grande maioria dos casos de PGDs e que os proponentes, executores e receptores desses projetos devem ter consciência de tais riscos no momento de sua tomada de decisão, a fim de evitar a inapropriada alocação de recursos, muitas vezes

escassos, que acarretem na tributação de contribuintes ou de investidores públicos e privados.

A estimativa de valores, mesmo aquelas referentes aos gastos com divulgação, organização de assembléias e consultas públicas e cobertura midiática são sistematicamente equívocas e essa deturpação dos custos pode conduzir a erros na alocação de recursos públicos, muitas vezes escassos, e grandes perdas de investimento, sejam eles públicos ou particulares (Flyvbjerg, 2002). Dessa forma a análise benefício-custo busca trabalhar com uma margem de erro alargada, o que pode acarretar novos desacordos embasados na insegurança e legitimidade do processo de tomada de decisão e conflitos<sup>14</sup> estruturais entre interesses políticos e econômicos privados e interesses públicos.

Isso ocorreu no caso da construção da Usina Hidrelétrica de Belo Monte, na bacia do Rio Xingu, no norte do Pará, Brasil. Idealizada na década de 1970, esta usina é um exemplo da persistência de governos consecutivos com interesse por sua construção e de manifestações contrárias à sua construção por parte das comunidades tradicionais indígenas diretamente afetadas.

Nesse e em outros casos, as negociações entre os atores envolvidos no processo de implantação do PGD acarretaram substanciais alterações no projeto original e um agravante para a variação entre custo inicial e final.

O Estádio Olímpico Municipal João Avelange, mais conhecido como Engenhão, construído no bairro do Engenho de Dentro na cidade do Rio de Janeiro para abrigar, primeiramente, os Jogos Pan-Americanos de 2007, também é um exemplo de Grande Projeto Urbano. A promessa de reestruturação urbana e a propaganda de uma imagem positiva da cidade foram alguns dos meios para convencer a população dos benefícios do estádio que custou aproximadamente 400 milhões de reais (o projeto inicial envolvia um gasto de 166 milhões de reais) (Chimenez & Angelo, 2014, p. 11).

---

<sup>14</sup> Ver diferentes tipos de conflito no cap. 2.3.

Tais observações acarretam reflexões relativas aos modelos de desenvolvimento possíveis e pretendidos para a região. O conceito de desenvolvimento é por si complexo, ambivalente e pode gerar efeitos positivos ou negativos conforme a noção de *desenvolvimento* é assimilada e perseguida pela sociedade e seus governantes. Morin (2011, p. 26) chama atenção para o termo atentando para a necessidade do aprofundamento da reflexão em torno dele: “A ideia geralmente aceita do desenvolvimento também fecha os olhos aos danos e degradações que ele produz. A ideia de desenvolvimento é uma ideia subdesenvolvida”.

Entretanto, se um megaprojeto é planejado de forma a integrar o modelo de desenvolvimento pretendido para a região onde será localizado, ou seja, em conformidade com planos diretores locais e integrados a um projeto mais abrangente de uso e ocupação do território que valorize os recursos naturais ali presentes, sua implantação passa a ter maior credibilidade perante a população local diretamente afetada e, conseqüentemente, gera menos conflitos entre os atores sociais envolvidos, minimizando impactos negativos tanto regionais quanto nacionais ou globais.

### **2.3. Conflitos gerados a partir da implantação de PGD**

São diversas as teorias relativas às causas, etapas e à estrutura do conflito. Lederach (1983) apresenta três elementos constituintes do conflito: causas, protagonistas e processo. Posteriormente Jares (2001b) incrementa este estudo inserindo o elemento “contexto” na constituição do conflito.

Bernard *et al.* (1953, p. 38) evidenciam a importância dos propósitos do conflito ao afirmar que “o conflito surge quando os seres humanos defendem metas, propósitos ou valores que são incompatíveis ou que se excluem entre si”. Enquanto Deutsch *et al.* (1973, p. 10) observam que está no *comportamento* a origem do conflito, ou antes, antes na forma da ação do que nos propósitos dela: “sempre que aparecem atividades incompatíveis e uma ação que é incompatível com outra, quando a coíbe, é um obstáculo, interfere e lesiona ou faz com que a última ação tenha menos possibilidade em se realizar”.

Dziedzicki (2003) estabelece quatro importantes tipos de conflitos que puderam incrementar a análise de quais tipos de conflitos poderiam estar relacionados com a implantação de megaprojetos.

Segundo Dziedzicki (2003), os conflitos podem ser subdivididos em quatro tipos distintos: (1) o conflito fundado nas incertezas que está relacionado com o potencial impacto socioambiental decorrente do PGD, incluindo aí os potenciais riscos e a esperança por postos de trabalho; (2) o conflito substancial que se dá a partir de um desacordo relativo ao sistema econômico-político em relação às escolhas do modelo de desenvolvimento que o PGD estabelece para o território gerando a reivindicação por modelos alternativos; (3) o conflito de procedimento, ou seja, diretamente relacionado com o procedimento de realização do PGD no que tange a consulta pública aos interessados, a transparência de execução, o esclarecimento dos procedimentos e etapas e a inclusão social nesse processo, que acaba por ter sua efetividade questionada; por fim, (4) o conflito estrutural que contesta a legitimidade dos decisores políticos por considerá-los inadequados à defesa do interesse público em detrimento aos interesses dos proponentes da obra, questionando sua idoneidade em relação à avaliação dos impactos ambientais que tomam por base o estudo de impacto ambiental de responsabilidade do proponente.

Levando em conta que a implantação de um megaprojeto envolve grande vulto de recurso financeiro, desde a fase de planejamento até a efetiva execução da obra de engenharia, é comum observar discrepância de valoração e incoerência orçamentária de grande importância entre o projeto proposto e o valor efetivamente executado, podendo gerar, assim, conflitos de procedimento na realização do PGD no que se refere à transparência de execução da obra e aos conflitos estruturais que contestam a legitimidade de decisões políticas e os reais interesses dos proponentes da obra.

Para além do grande volume de recursos materiais movimentado a partir da construção de um PGD, ressalta-se ainda o despertar de novos **interesses políticos e sociais** que muitas vezes extrapolam a questão da construção da obra em si e podem gerar conflitos substanciais. Stroh (1995, p. 280) ressalta as possíveis rupturas nas relações sociais geradas a partir de intervenções dos agentes econômicos:

As transformações sociais provocadas por intervenções econômicas têm resultado grandes rupturas nas relações estruturantes das sociedades que as recebem, entendidas em sua dimensão política, cultural, ética, sociopsicológica e mesmo étnica (no caso de comunidades indígenas), sobretudo quando se trata de regiões menos desenvolvidas. Estes resultados apresentam-se agravados, diante do fraco desempenho das agências do Estado na execução de políticas destinadas a equacionar os efeitos sociais derivados das intervenções dos agentes econômicos.

Em se tratando das **incertezas** relacionadas aos potenciais impactes socioambientais decorrentes dos megaprojetos, bem como do modo como será provida a antecipação e redução dos impactes negativos, cabe lembrar que conceitos como “prevenção” e “precaução” estão previstos por lei, como será verificado em capítulo específico (cap. 8.3) por sua relevância em se tratando dos riscos associados aos PGDs.

Desta forma, pode-se inferir que a implantação de megaprojetos gera conflitos de tipos diversos, relacionados aos impactes potenciais da obra, ao modo como ela se realiza e à participação da população, às escolhas políticas que resultam em específicas relações econômico-políticas, à real independência dos peritos, entre outros diversos motivos e manifestações que geram conflitos.

Assim, torna-se importante considerar os PGDs, seu caráter controverso, de disputa de interesses e de geração de conflitos que se devem, sobretudo, ao envolvimento de diferentes grupos sociais e às características e complexidades inerentes à implantação de uma obra que promova alterações nos sistemas ambientais e sociais. Martins (2015, p. 6), ressalta:

As iniciativas políticas voltadas para a construção de barragens têm sido caracterizadas por uma visão “crescentista” (Vainer, 2011), e pela flexibilização das políticas ambientais, em especial, da própria legislação. Geraram tensões, entre, por um lado, uma preocupação global com a preservação da natureza e dos direitos humanos e, por outro, o incremento/continuidade de políticas predatórias do ponto de vista ambiental, social e cultural.

### **2.3.1. Outros casos atuais de conflitos decorrentes de PGD**

Tem-se verificado ao longo dos tempos e em diferentes situações a promoção de desconfortos sociais capazes de gerar inúmeros conflitos, quando projetos de engenharia de grande porte são propostos à sociedade de forma não consultiva e sem

o devido reconhecimento do papel da participação social no desenvolvimento da iniciativa. Isso se agrava quando as instâncias de governo nacional e local têm interesses distintos relacionados ao uso e à ocupação do território considerando as possíveis divergências nos direcionamentos de ações e projetos com intervenções para o território.

No Brasil os conflitos resultantes de populações atingidas pela implantação de projetos de grande dimensão geraram denúncias provenientes de movimentos sociais<sup>15</sup> sistematizadas no Mapa de Conflitos, Injustiça Ambiental e Saúde no Brasil<sup>16</sup> que conta com cerca de 400 conflitos ambientais dos quais a maior parte, cerca de 18% do total inventariado, referem-se à implantação de barragens e hidrelétricas (Porto, Finamore & Ferreira, 2013).

Tais fenômenos, no Brasil, associados a programas desenvolvimentista, ganham grande repercussão internacional envolvendo as populações diretamente afetadas que se organizam em movimentos contrários à implantação da obra, agravando o conflito de legitimidade e gerando insegurança e instabilidade sociais. No início do século XXI, o país, retomando um projeto desenvolvimentista, no âmbito do chamado Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), realizou a expansão do setor elétrico e da hidreletricidade (Porto, Finamore & Ferreira, 2013).

Um importante estudo de caso de instalação de PGD e suas implicações socioambientais refere-se à nova linha ferroviária Turim-Lyon. A implantação do megaprojeto foi proposta no final dos anos 80 e os trabalhos iniciados em 2006. O projeto binacional (Itália/França), refere-se a uma via de alta velocidade e capacidade que se estendeda planície turinesa, chegando a Lyon por meio de um túnel de 50km sob os Alpes e envolve uma rede política com a inclusão de diferentes níveis de governo e atores sociais que permeia desde as esferas dos governos locais até as esferas governamentais da União Europeia (Maggiolini, 2013).

---

<sup>15</sup> Entre eles, o Movimento de Atingidos por Barragens e o Movimento Xingu Vivo.

<sup>16</sup> Disponível em [www.conflitoambiental.icict.fiocruz.br](http://www.conflitoambiental.icict.fiocruz.br)

O PGD gerou conflitos nos quinze primeiros anos. O aumento da tensão entre aqueles que apoiam o megaprojeto e seus opositores evoluiu para a abertura de uma audiência pública, por parte dos proponentes, e a criação de uma estrutura de diálogo que acarretou a redução dos conflitos relacionados aos procedimentos.

Maggiolini (2013) descreve o projeto da nova linha ferroviária e traz o enfoque referente à forma como os peritos intervêm na transformação do conflito a partir da linguagem e do conteúdo utilizados pelos atores sociais envolvidos referindo à importância do espaço neutro onde são travados os conflitos.

Para a autora a geração e troca de conhecimentos gerados a partir da implantação de megaprojetos pode ser um aspecto positivo do conflito. Em suas palavras: “As questões ambientais atuais derivam da interação entre sistemas naturais e sistemas sociais: os intervenientes antrópicos tornaram-se cada vez mais incisivos e portadores de consequências de longo prazo” (Maggiolini, 2013, p. 65).

Como se pode perceber, alguns tipos de conflitos podem estar associados às dúvidas quanto à legitimidade dos decisores políticos ou à sua inadequação na defesa de interesses particulares dos proponentes da obra ou de determinados setores interessados em sua implantação em detrimento dos interesses públicos. Além disso, mesmo durante o processo de implantação de um megaprojeto, incluindo as etapas de estudos prévios de locação e planejamento até a instalação da obra, podem surgir conflitos associados à transparência de execução. Esses conflitos, segundo Dziedzicki (2003), podem ser classificados como conflitos de procedimentos e estão diretamente relacionados a estes procedimentos podendo ser minimizados com o adequado envolvimento da comunidade diretamente afetada.

### **2.3.2. Aspectos Positivos dos Conflitos**

Se há movimento, há possibilidade de choque. Se há desenvolvimento, há possibilidade de conflito. São inúmeros os grandes acontecimentos históricos que tiveram seu início em conflitos, evidenciando que o conflito pode ser positivo ou negativo, pode ser a origem ou a consequência de uma ação.



Almeida (2011) salienta ainda que um dos aspectos positivos dos conflitos, paradoxalmente, é educação para a paz, vinculada à promoção do convívio e aceitação da diversidade cultural, da diversidade de modelos de crescimento, do respeito pela pluralidade de valores e da transmissão desses valores a partir de exemplos e práticas. Nas palavras da autora:

Educar para a diversidade é um modo de educar para a paz; é fazer entender que os povos, as etnias, as culturas e as próprias pessoas são diferentes e que a pluralidade de existências enriquece a vida humana... A desigualdade é uma realidade que cria o conflito e pode gerar violência, portanto o conflito não surge pela diferença, mas pela desigualdade (Almeida, 2011, p. 154).

Almeida (2011) verifica possibilidades de os conflitos educarem para a paz e evoca a Declaração sobre a Ciência e a Utilização do Conhecimento Científico (1999) da Unesco para chamar atenção para a cooperação mundial da comunidade científica na partilha do conhecimento para o desenvolvimento da cultura da paz. Nesse sentido a autora apresenta uma análise do conflito “de acordo com uma perspectiva positiva e necessária para o desenvolvimento do indivíduo e da sociedade” (Almeida, 2011, p. 13).

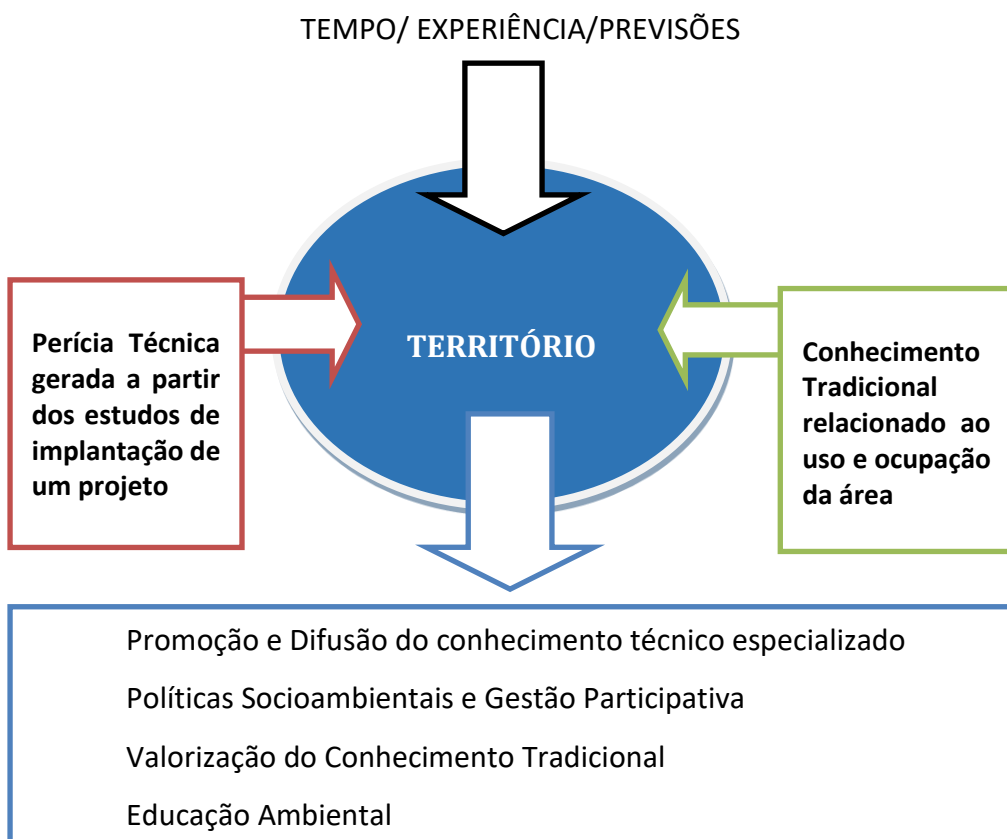
Esse seria um dos aspectos positivos do impacto socioambiental referentes à criação de movimentos de oposição à implantação de megaprojeto a partir do fomento de atividades de participação social e partilha de informações promovidas entre peritos técnicos e a comunidade.

Com o passar do tempo, a acumulação de experiências e saberes permite o aprimoramento da identificação e análise de risco, o desenvolvimento de estratégias para identificação do grau de gravidade e de probabilidade e a sua mitigação. Assim, à medida que a capacidade crítica e técnica apresenta modelos alternativos de desenvolvimento são reduzidos os conflitos relacionados às incertezas e aos conflitos *substanciais*, ou seja, aqueles relacionados à contestação do modelo de desenvolvimento adotado.

Numa síntese da relação do ser humano com seu ambiente, no tempo, a experiência pode, portanto, colaborar para a previsão de possíveis conflitos e gerar a promoção e difusão do conhecimento técnico especializado, a valorização do

conhecimento tradicional, o fomento da educação ambiental e a reformulação de políticas socioambientais, conforme demonstrado no Fluxograma 1.

Fluxograma 1. Sistemas Sociais e Reflexão Sistematizada.



Fonte: a autora.

### 3. Participação Social

Entre os diversos efeitos causados a partir da implantação de megaprojetos, está o processo de organização social para o estabelecimento de diálogos entre os diversos atores sociais proponentes pela instalação da obra, responsáveis técnicos pela gestão do território e agentes da sociedade civil.

A Participação Social, por vezes denominada de Participação Cidadã (Arnstein, 1969), Participação Pública (Backer, 1991), revela a iniciativa da sociedade em participar de um processo de reflexão e tomada de decisão na gestão das políticas públicas e que por causa da dinâmica nos formatos de participação acaba por se tornar um conceito que se ressignifica com o decorrer das próprias transformações culturais e ideológicas

da sociedade associada às inovações na comunicação que estabelece a cada momento novas formas de partilhar ideias, posicionamentos e ações.

A atuação da sociedade pelo bem comum, de forma organizada e articulada entre os seus diversos setores, fomenta o sentimento de corresponsabilidade para a promoção da qualidade de vida, possibilitando a integração dos diferentes aspectos sociais (Arnstein, 1969). É, portanto, uma estratégia de redistribuição de poder que permite a inclusão social na criação do sonho coletivo e no planejamento efetivo de um território comum.

Além disso, a participação social pode ser **consultiva** ou **deliberativa**, em diferentes níveis de poder, atuando por meio de instâncias diferenciadas, de formas distintas, associadas a determinados movimentos sociais, e se estabelecer em diferentes modalidades. A análise dos diferentes tipos e graus de participação pode ser feita sob a perspectiva do nível de envolvimento social (Arnstein, 1969) em relação à sua efetividade (Pateman, 1992) ou utilizar outros critérios de análise.

Arnstein (1969) destaca os diferentes tipos de participação social indicando uma graduação que está relacionada ao grau de poder do cidadão no processo de participação. O autor designa o grau de participação a partir de um modelo que denomina de Escada da Participação Cidadã, que vai da Manipulação, com intuito de promover a educação técnica de via única, em que somente os detentores de poder aconselham a população, passando pela Terapia ou simples Informação, na qual as pessoas são informadas sobre seus direitos e responsabilidades, mas não são consultadas em relação aos seus anseios e desejos, Consulta Pública, Pacificação ou formalização de *Parcerias*, chegando até a Delegação de Poder e Controle, em que os cidadãos ocupam acentos em comitês, coparticipam no planejamento de ações e são capazes de assumir a gestão de projetos.

A escala desenvolvida por Arnstein (1969) é sugerida aqui com intuito de identificar diferentes formas de participação social, contudo, não deve ser limitadora, devendo permitir regradações de níveis participativos e mesmo a associação entre os diferentes tipos de consultas e deliberações públicas, tendo-se sempre em conta que as parcelas da população não constituem blocos homogêneos e que o diálogo entre os diversos atores sociais é um processo flexível e dinâmico.

De acordo com Pateman (1992), a participação efetiva somente se dá quando os diferentes grupos sociais contribuem para a tomada de decisão final. A depender do envolvimento das partes interessadas na tomada de decisão, o autor classifica a participação como **parcial**, quando apenas parte dos interessados participa, ou total, quando cada grupo de indivíduos é capaz de para a decisão final.

Gohn (2011) classifica a participação e demonstra, historicamente, a partir de cinco formas distintas: 1) A participação liberal, que reflete o desejo de remodelar a estrutura da democracia por meio de canais de informação aos cidadãos de forma a permitir a coleta dos interesses dos cidadãos, ou seja, um instrumento para buscar a satisfação das necessidades da sociedade. 2) A participação autoritária, que prevê o controle social e político mediante ações específicas elaboradas de forma a induzir ações diluir conflitos sociais. 3) A participação revolucionária, realizada por meio de coletivos organizados em busca de uma autonomia de representação de interesses coletivos. 4) A participação democrática, em conselhos gestores que se fundamentam a partir da delegação do poder de representação por meio de um processo eleitoral. E 5) a participação democrática radical, que é uma espécie de fusão entre os modelos de participação democrática e revolucionária.

Entretanto, as formas de participação social têm se ampliado em decorrência do processo da inclusão digital, enquanto processo de democratização do acesso às informações e consulta pública. Seja por meio de espaços virtuais, seja utilizando as redes sociais, o diálogo entre a sociedade e as instâncias governamentais têm sido fomentadas.

Pesquisas realizadas nos últimos anos (Dziedzicki, 2003; Silva, 2015) sobre os movimentos sociais têm destacado formas variadas de organização social e comunicação de rede criadas com intuito de contribuir para a reflexão sobre a vocação socioambiental e ambiental do território, possibilitando um processo de negociação democrático em que a pluralidade de interesses possa ser vista como parte inerente do processo de gestão participativa de planejamento do projeto. Castells (2008) cita a convergência histórica para o estabelecimento de um modelo de integração e organização social.

Em razão da convergência da evolução histórica e da transformação tecnológica, entramos em um modelo genuinamente cultural de interação e organização social. Por isso é que a informação representa o principal ingrediente de nossa organização social, e os fluxos de mensagens e imagens entre as redes constituem o encadeamento básico de nossa estrutura social (Castells, 2008, p. 414).

Em se tratando da participação social decorrente da implantação de PGD, há que se compreender a dinâmica sociocultural relacionada à situação iminente de transformação de seu território, que estimula a reflexão a respeito de formas e efetividade da participação pública diante da tomada de decisão. Layrargues (2012, p. 25) associa o conceito de participação pública à democracia e à proteção ambiental, ressaltando a importância dessa participação na gestão pública:

A participação pública não só é considerada um dos princípios fundamentais da democracia (Hogan, 1994), como também é um fator estratégico na proteção ambiental (Backer, 1991). Evidentemente, a participação do indivíduo nas decisões que afetam interesses que lhe dizem respeito ocorre mediada por formas coletivas de reivindicação e por instâncias institucionalizadas de participação. Daí a importância dos movimentos sociais, sobretudo do movimento ambientalista em nosso caso, e dos órgãos colegiados consultivos ou deliberativos para a implementação de políticas públicas.

A democracia torna-se, assim, ponto de partida e ponto de chegada nesse ciclo virtuoso de participação qualificada relacionada à proteção ambiental e à própria educação para a cidadania, conforme se apresenta no Fluxograma 2.

Fluxograma 2. Ciclo virtuoso para a democracia democracia.



Fonte: a autora (2017).

Nesse fluxo contínuo no qual o poder público trabalha em função da sociedade, torna-se fundamental compreender os interesses e as necessidades dos cidadãos a partir do fomento à inclusão das minorias com a pretensão de uma participação diversificada e representativa. Com a participação social cada vez mais ativa e competente, fomentada por meio do ensino formal ou da educação informal, o cidadão passa a se expressar de forma eficaz e efetiva, afinal, seu conhecimento tradicional, sua vivência local e o desenvolvimento de suas habilidades no convívio com seu meio social e ambiental é de suma importância para que o poder público possa planejar adequadamente a melhoria da qualidade de vida local e o desenvolvimento nacional.

### 3.1. Democracia participativa

De acordo com Morin (2011, p. 70), “a democracia participativa tem de ser inventada a partir de diversas experiências locais”. No caso estudado, essa democracia tem sido firmada ao longo do tempo, se estabelecendo de forma paulatina e a partir da pluralidade de percepções e expressões públicas representadas nas esferas governamentais e mostrou grande avanço em termos de participação social entre os

momentos históricos de implantação do primeiro megaprojeto e os momentos atuais de estudo de locação do segundo megaprojeto. Para Morin (2011, p. 173):

Não é suficiente que seja instaurada uma democracia após a deposição de uma ditadura. A democracia é um sistema frágil que pode ser destruído por graves crises e que tem a necessidade e um longo enraizamento histórico para se consolidar. As crises das democracias abrem caminho às ditaduras, mas, felizmente, as crises das ditaduras abrem caminho às democracias.

O processo democrático se firma ao longo do tempo, de forma frágil e inconstante, se estabelecendo paulatinamente a partir da pluralidade de percepções e expressões públicas representadas nas esferas governamentais. A democracia participativa se dá a partir da participação social na formulação de políticas públicas e se estabelece legalmente, mas também culturalmente. Para Burgos et al (2013, p. 11), no “processo de elaboração de políticas públicas a participação dos cidadãos é denominada democracia participativa”.

Torna-se necessário, portanto, o fomento do interesse público na participação social e o estímulo aos caminhos de efetiva participação social que poderá contribuir para o conhecimento do cidadão sobre seu território e reforçar sua identidade cultural a partir do envolvimento.

Desta forma, a democracia participativa se encontra estendida ao contexto territorial se dando de forma compromissada e promovendo a aquisição de competência a partir do conhecimento adquirido ao longo da vida no território e do conhecimento técnico decorrente das transformações desse ambiente, seja a implantação de um PGD ou até mesmo a própria requalificação da vocação local, numa prática cíclica contínua.

A democracia participativa está associada às experiências locais e suas peculiaridades como percepções e interesses comuns inerentes aos conhecimentos tradicionais e associados aos recursos naturais e também das formas de organização social para emprego das capacidades de exercício da cidadania. Morin (2011, p. 69) elucida a necessidade da promoção de uma democracia participativa da seguinte maneira:

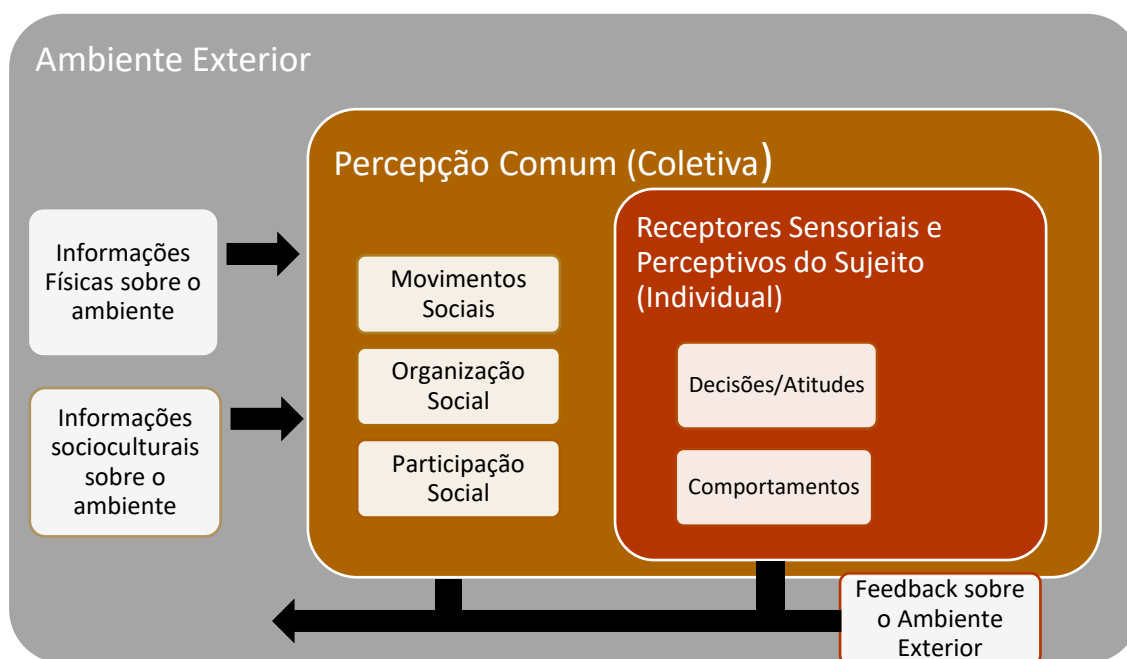
Seria necessário conceber e propor as modalidades de uma democracia participativa, nomeadamente às escalas locais. Seria útil favorecer o acordar e despertar dos cidadãos, inseparáveis de uma regeneração do pensamento político, o qual, por seu lado, regeneraria as vocações militantes e as dedicaria à apreensão dos grandes problemas.

### 3.2. Percepção do ambiente na participação

O ambiente afeta a percepção comum e individual incentivando, por um lado, os movimentos sociais, a participação e organização social e, por outro, a tomada de decisões, as ações e os comportamentos individuais. Essas ações coletivas e individuais retornam ao ambiente exterior e promovem novas informações, que por sua vez são reabsorvidas tanto coletiva quanto individualmente. A partir dessa prática e de forma permanente o ser humano gera conhecimento.

O Fluxograma 3, elaborado para este estudo com base em fluxogramas de Gold (1985), Zerbi (1993) e Mela (2001), tem o intuito de esclarecer sobre a percepção (coletiva e individual) a respeito do ambiente onde a sociedade e o indivíduo estão inseridos, correlacionando esta percepção com as formas de organização para a participação social ou a ação individual.

Fluxograma 3. A percepção do Ambiente.



Fonte: a autora, adaptado de Gold (1985), Zerbi (1993) e Mela (2001).



A percepção da paisagem, suas alterações e implicações socioculturais dependerão da memória social construída e implica o conhecimento gerado a partir da vivência cotidiana e a incorporação de valores relativos à essa vivência. O retorno da percepção do ambiente para a composição da paisagem se expressa na formação da narrativa coletiva, que constrói o ambiente completando um ciclo que define a paisagem a partir da percepção. Enquanto a expressão da narrativa coletiva reconstrói o ambiente, ele é novamente assimilado pelo indivíduo que se reposiciona socialmente criando assim um movimento social que está diretamente relacionado ao ambiente que o acolhe, mas que também o habita.

Fazendo parte do todo, a parte também o inclui como um fractal que reflete em suas partes o inteiro. Da mesma forma a percepção individual incorpora as partes que, por sua vez, reflete a percepção coletiva, ambas em constante transformação.

### **3.3. Processos de educação ambiental gerados a partir da participação social**

O processo de educação ambiental é um instrumento de gestão ambiental e pode ocorrer a partir do processo de participação social, estreitando as aspirações e necessidades comunitárias às decisões governamentais para o seu território e formando o cidadão para agir de forma consciente em seu meio. Parte-se do pressuposto que a Educação Ambiental não se dá apenas no ambiente acadêmico como um processo formal de educação ou inserido em um Sistema de Educação a partir da *educação conservacionista*, mas pode decorrer de um processo no qual as populações locais estejam passíveis de sensibilização a partir do próprio meio (Tilbury, 2001).

Layrargues (1998) utiliza o termo *educação conservacionista* como prática do estudo do meio em oposição ao termo *educação ambiental*, em que o foco é o ambiente, não o humano. A educação ambiental evoca a conscientização para a gestão ambiental, “onde o educador ambiental deve enveredar-se pela delimitação das relações sociais, pela identificação dos conflitos de uso dos recursos naturais e pela elaboração e implementação de políticas públicas” (Layrargues, 1998, p. 3).

Leff (2003) também nos convida a pensar a educação ambiental como a própria capacidade reflexiva para a compreensão das alterações ambientais e sociais e os desenvolvimentos de habilidades para a resolução de questões ambientais locais e globais, enunciando a associação entre o termo “educação ambiental” e a complexidade da troca de saberes que envolve, além da transversalidade de conhecimentos, a valorização das habilidades humanas adquiridas em situações diversas, que “emergem da inscrição de novas subjetividades e a abertura para um diálogo de saberes” (Leff, 2003, p. 8).

Morin (2011) salienta que o conhecimento deve ser simultaneamente analítico e sintético, conectando, assim, “as partes ao todo e o todo às partes”. Resumidamente, o autor escreve o seguinte:

Em suma, o conhecimento do conhecimento exige que pratiquemos, de forma permanente, a reflexividade, isto é, o autoexame que comporta eventualmente autocrítica, de modo a pensar o seu pensamento, o que implica igualmente pensar nas condições históricas, culturais e sociais da sua própria existência (Morin, 2011, p. 167).

Os termos modernidade reflexiva (Beck *et al.*, 1995) ou reflexividade (Morin, 2011) esclarecem sobre essa necessidade de análise sentidas pelo ser humano ao deparar-se com o processo de transformação do ambiente natural a partir de suas ações. Nesse sentido, faz-se necessário chamar a atenção para os possíveis processos de educação ambiental gerados pela efetiva participação social na gestão territorial. O capítulo que se segue aborda a relação existente entre a democracia participativa e o processo de educação ambiental.

A partir do debate entre o conhecimento técnico da equipe proponente de um megaprojeto, seus objetivos, funções e atividades e o conhecimento tradicional da comunidade que o acolhe a respeito das potencialidades do território, de seus recursos naturais e especificidades socioculturais passa a haver uma troca de conhecimento que é base para a promoção da democracia, da gestão participativa na ocupação do território e do processo de educação ambiental.

Colabora ainda para a formação de um cidadão consciente do ambiente que o acolhe à devida divulgação do instrumento legal Estudo de impacto ambiental ou EIA, como documento que contém uma descrição sumária do projeto (sua identificação e

avaliação dos impactes possíveis, a evolução previsível da situação, as medidas de gestão ambiental destinadas a evitar, minimizar ou compensar os impactes negativos esperados etc.).

A Educação Ambiental é mencionada nesta pesquisa em seu contexto mais abrangente, o da educação para a cidadania e para a formação de sujeitos cidadãos (Jacobi, 2003), pretendendo fortalecer a ideia de que o fomento à participação cidadã com uma perspectiva crítica e corresponsável educa ambientalmente, pois promove a conscientização das fragilidades e potencialidades socioambientais locais e suas conectividades com o ambiente global.

(...) somos irremediavelmente livres, somos responsáveis (...) pela comunidade em que vivemos, pela sociedade, e por esta biosfera que mantém o elo da vida como sua própria essência de manutenção. Assim, não haveríamos que manter elos fechados mas apenas algumas tendências que poderiam ser úteis para gerar um grande debate na EA (Educação Ambiental) (Sato, 2003, p. 259).

A Educação Ambiental é abordada de forma longitudinal, de modo a tentar compreender a relação entre a pessoa e o lugar, seu modo de participação diante da alteração antrópica no ambiente e no vínculo processual com o lugar (Speller, 2005). Conforme indica a autora:

O que é agora necessário é a investigação mais rigorosa para se criar uma maior base teórica que nos garanta a capacidade de comparar e ampliar os nossos resultados e nos proporcione, deste modo, uma compreensão mais clara da interpelação dinâmica da pessoa, do lugar e do tempo (Speller, 2005, p. 162).

A abordagem da participação social como processo de educação para a cidadania tem sido constantemente mencionada nos trabalhos realizados por diferentes organismos internacionais como o Conselho da Europa, a Organização das Nações Unidas e a UNESCO. Tanto num contexto local como num contexto global a educação para a cidadania tem sido incentivada, em especial a partir da década de 1980. Almeida (2011, p. 83) colabora com esses dados da seguinte forma:

Atualmente é relevante a educação para a cidadania, tanto no contextos nacional, como no local, por ser uma componente essencial da educação, mas cujo interesse foi generalizado no mundo

a partir dos anos oitenta (Bell, 1995; Nai-Kwai Lo & Si-Wai, 1996; Kennedy, 1997; Cogan & Derricott, 1998; Hahn, 1998; Kerr, 1999).

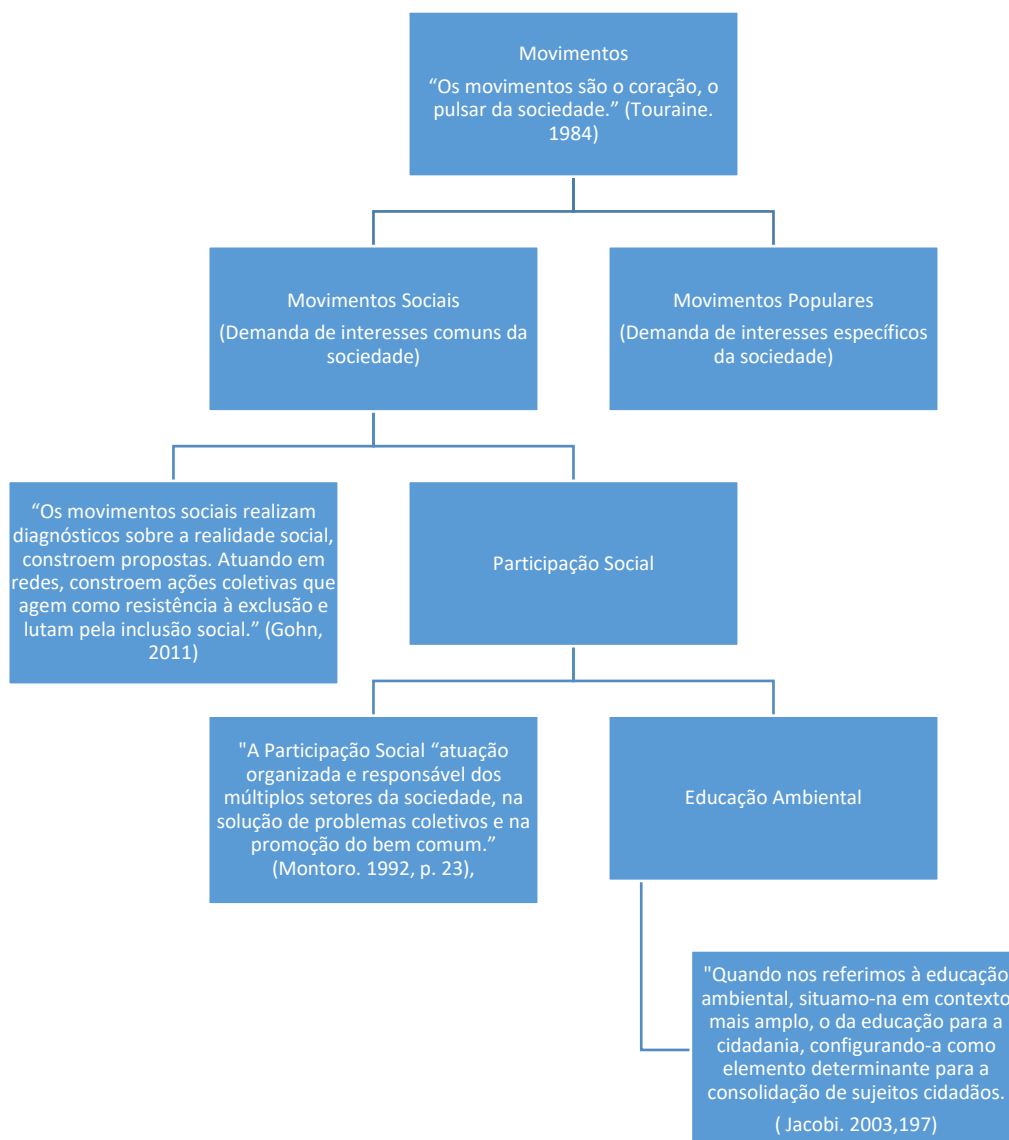
De modo geral, a educação ambiental é um meio de promoção da conscientização da responsabilidade individual na melhoria das condições ambientais, podendo ser fomentada em instâncias formais como as instituições acadêmicas ou informalmente, a partir de projetos ou ações capazes de promover a sensibilização do indivíduo para sua interdependência com o ambiente.

Após a Conferência de Estocolmo, em 1972, quando foi firmado o Plano de Ação Mundial, a vinculação da educação ambiental no desenvolvimento da consciência do indivíduo na promoção da preservação e conservação da natureza e, posteriormente, a partir da Conferência de Tbilisi, em 1977, quando a educação ambiental (EA) passa a ocupar um lugar estratégico perante os problemas ambientais que pudessem comprometer a qualidade e à vida no planeta, estabelece-se um processo histórico relacionado ao questionamento de valores da sociedade capitalista que desde as décadas de 1950 e 1960 se inquietava diante do crescimento exponencial do consumo, das atividades industriais e de seus impactos negativos no ambiente.

É desse histórico, que relaciona os movimentos sociais de contestação aos modelos de desenvolvimento econômico com suas consequências negativas ambientais, que pode surgir a educação ambiental como instrumento de formação do sujeito responsável pela melhoria da qualidade de vida.

Neste estudo, que relaciona a participação social decorrente da implantação de megaprojetos, a educação ambiental revelou-se como um agente propulsor da gestão ambiental, buscando na mobilização social seu pulsar. Argento (1995) recorda o fato de que, nos atuais modelos de gestão ambiental não participativos, há um expressivo hiato entre as aspirações e necessidades comunitárias com relação às decisões técnicas distantes da realidade local. O autor reconhece ainda que são poucos os esforços realizados para que haja um verdadeiro engajamento comunitário e entende que a saída está na conscientização da necessidade de se criarem espaços participativos democráticos.

Organograma 1. Do Movimento Social à Educação Ambiental.



Fonte: a autora (2017).

No caso de PGDs, em que existe o debate entre o conhecimento tradicional e o conhecimento técnico do proponente do projeto, a participação social pode se dar de tal forma que acarrete o que Maggiolini (2013) conceitua como “alfabetização técnica”, na qual a base para a promoção da democracia e da gestão participativa do uso do território se dá de forma prática durante a implantação do projeto, a partir da troca de conhecimento e da participação social. Ressalta-se entretanto que este termo,

questionável, pode ser como a troca do conhecimento, promovendo a transparência nas etapas de definição de locação e tomada de decisão. Nas palavras da autora:

A alfabetização técnica induz mudanças tanto no modo de argumentar como nas modalidades de ação das partes e tem a capacidade de, pelo menos potencialmente, contribuir para a transformação do conflito graças à partilha de uma linguagem comum. Esta transformação do conflito pode resultar apetecível em particular para alguns dos opositores: será provavelmente de interesse para quem alimenta o conflito fundado sobre as incertezas (a quem um confronto técnico argumentado pode permitir uma maior acessibilidade aos dados de posse da parte adversa) e que levanta o conflito de procedimento que contesta a falta de transparência e o envolvimento. Mais difícil surge um interesse por parte de quem se opõe com base em motivação de natureza estrutural e substancial (Maggiolini, 2013, p. 65).

Para que seja efetiva a dimensão social no planejamento socioambiental, é preciso contar com o próprio olhar da sociedade impactada sobre seu ambiente e suas relações sociais de maneira a tornar eficiente a coleta e estruturação de dados e informações capazes de nortear programas de controle ou minimização dos efeitos sociais negativos.

Com o passar do tempo e da reflexão a respeito das ações antrópicas sobre o sistema natural, os intervenientes passaram a ser cada vez mais incisivos e conscientes dos efeitos de suas ações a longo prazo. Esta reflexão acarreta uma série de iniciativas legais tais como o *princípio do poluidor pagador*, a exigência legal da *avaliação de impacto ambiental* e respectivo *estudo de impacto ambiental*, a *valoração e cobrança* pela utilização de recursos naturais, entre outras, na tentativa de minimizar impactes socioambientais.

É possível observar, em diversos casos de implantação de megaprojetos, tais como os citados (Obras de Transposição de Águas do rio São Francisco – Brasil, Usina Hidrelétrica Três Gargantas – China, Linha Ferroviária Turim-Lyon – França/Itália, entre outros), uma reorganização social de modo a criar instâncias de participação pública para a promoção do debate e formulação de políticas públicas e sua regulamentação que, associadas às iniciativas legais, promovem práticas de educação ambiental não formal.

As práticas da educação ambiental, quando existe um processo de gestão participativa, são capazes de promover a reflexão e análise técnicas que vão além da chamada *alfabetização técnica* que Maggiolini refere (2013), pois agrega o saber local e o conhecimento tradicional aos conhecimentos técnicos gerados por peritos e especialistas na implantação do projeto e, além disso, promove fluxos de mensagens que contribuirão para a interação e organização social. A respeito desse fluxo de informações e sua relação com a organização social, Castells (2008, p. 414) reflete:

Em razão da convergência da evolução histórica e da transformação tecnológica, entramos em um modelo genuinamente cultural de interação e organização social. Por isso é que a informação representa o principal ingrediente de nossa organização social, e os fluxos de mensagens e imagens entre as redes constituem o encadeamento básico de nossa estrutura social.

Nesse sentido, o movimento social passa a vigorar por meio das redes e atua de forma coletiva como resistência à exclusão social, e assim permite a exposição das intensões e interesses da sociedade. “Os movimentos realizam diagnósticos sobre a realidade social, constroem propostas. Atuando em redes, constroem ações coletivas que agem como resistência à exclusão e lutam pela inclusão social” (Gohn, 2011, p. 336).

Tomando por base a premissa de que muitas vezes os movimentos sociais promovem a articulação entre instâncias não governamentais que aproximam a sociedade das políticas do governo, torna-se pertinente otimizar o movimento social e apoderar instâncias que efetivamente representam os anseios e desejos da comunidade com intuito de torná-lo uma ação efetiva de educação ambiental, de fortalecimento da autoestima e da responsabilidade na gestão ambiental.

Jacobi (2003) faz referência à corresponsabilidade do cidadão no processo de melhoria na qualidade de vida. Nesse sentido, o fomento à participação social deve ser visto como o direito, mas também como dever do cidadão como parte fundamental no alcance da gestão pública efetiva e em conformidade com os anseios da população.

Neste estudo entendeu-se como um processo de Educação Ambiental o próprio debate substancial gerado a partir da implantação de um megaprojeto e o desenvolvimento sociocultural proporcionado pelo próprio processo de transformação territorial. A Educação Ambiental, num contexto mais amplo, pode ser compreendida

como a educação para a cidadania, a consolidação do sujeito cidadão<sup>17</sup> (Jacobi, 2003) que esteja sensível às questões ambientais, aos valores dos recursos naturais disponíveis em seu território e que procure participar no processo de decisão sobre a gestão territorial.

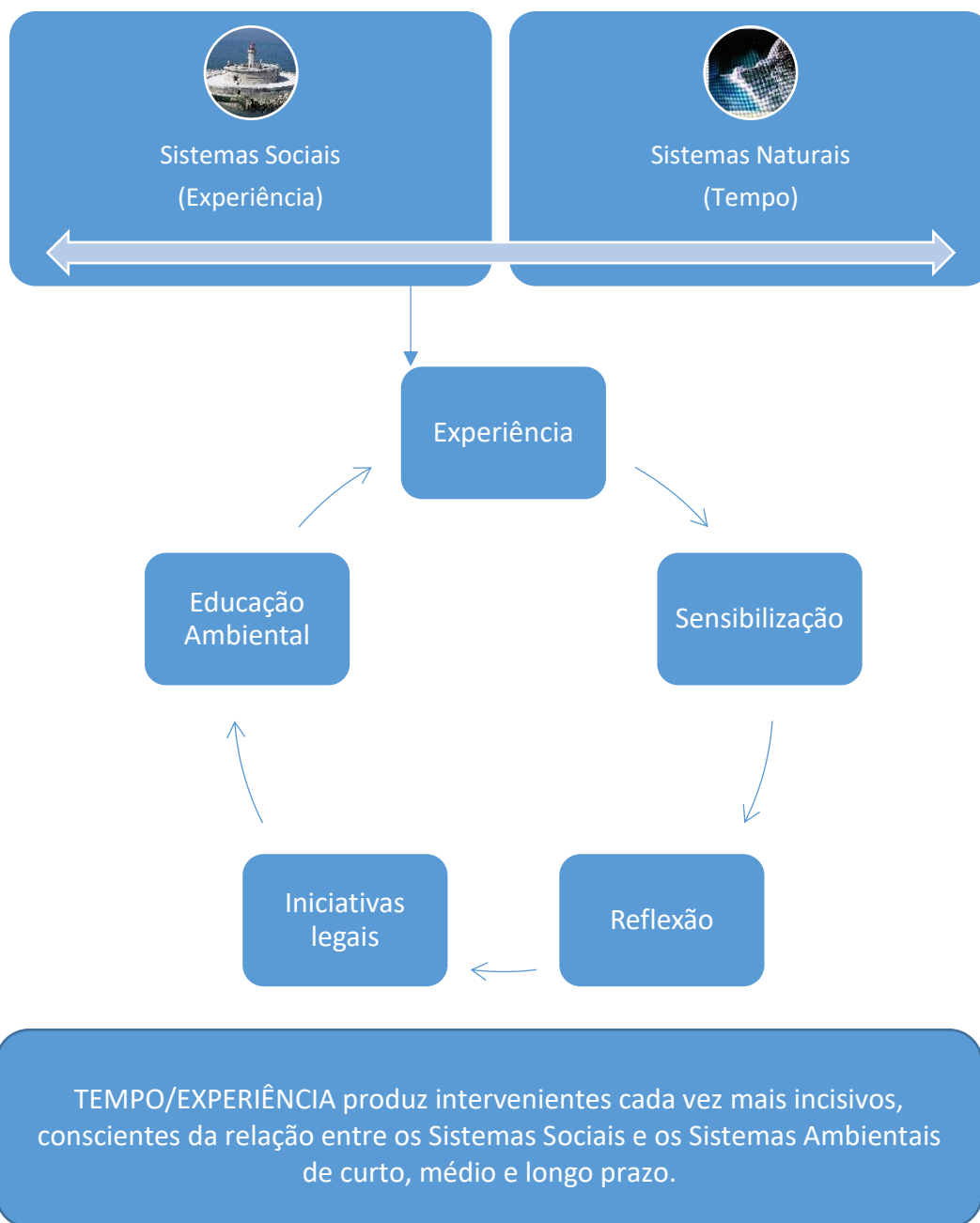
O Organograma 2 foi elaborado na tentativa de expor a relação entre os sistemas social e ambiental decorrentes das ações antrópicas que, por meio de um ciclo gerado a partir da experiência que permite a sensibilização para a reflexão e a criação de iniciativas legais capazes de incentivar a educação ambiental e, consequentemente, novas experiências. Nesse percurso, a médio e longo prazo, seria possível a atuação de intervenientes cada vez mais incisivos e conscientes de sua corresponsabilidade na gestão ambiental.

---

<sup>17</sup> O termo “sujeito cidadão” é utilizado Jacobi (2003) para designar o sujeito participativo e portador de direitos e deveres e, portanto, corresponsável na defesa da qualidade de vida.



Organograma 2. Ações Antrópicas e Consequências nos Sistemas Sociais e Ambientais.



Fonte: a autora (2017).

Um dos desafios a que se propôs esta investigação foi perceber, a partir do contato direto com os moradores da Trafaria, as possíveis instâncias de organização social capazes de representar a coletividade e seus interesses em relação ao uso e à ocupação do território e seus modelos de desenvolvimento. Visto que as comunidades muitas vezes não se encontram devidamente articuladas e organizadas a ponto de serem verdadeiramente representadas por instituições jurídicas formais, tornou-se

importante ainda perceber formas de participação social que não utilizassem necessariamente uma instituição não-governamental ou associação social para a manifestação do interesse públicos. O conceito de cidade educadora, da Carta das Cidades Educadoras (2004), chama atenção para a questão:

A cidade educadora deverá fomentar a participação cidadã com uma perspectiva crítica e corresponsável. Para este efeito, o governo local deverá oferecer a informação necessária e promover, na transversalidade, as orientações e as atividades de formação em valores éticos e cívicos. Deverá estimular, ao mesmo tempo, a participação cidadã no projeto coletivo a partir das instituições e organizações civis e sociais, tendo em conta as iniciativas privadas e outros modos de participação espontânea (Carta das Cidades Educadoras, 2004).

No contexto da participação social, portanto, a educação ambiental é atividade essencial na resolução das questões socioambientais para o alcance do Princípio 19 da Conferência de Estocolmo, em 1972, que viria a constituir, segundo o Instituto do Ambiente (IA) de Portugal, “a base estratégica de intervenção no domínio do ambiente,..., com o fim de criar as bases que permitam esclarecer a opinião pública e dar a ela um sentido de suas responsabilidades...” (IA, 2003, p.1).

Quando Morin (2011, p. 156) se refere a uma necessária “reforma do conhecimento que exige uma reforma do pensamento”, ele indica a necessidade da transversalidade do conhecimento que deverá estar associada ao pensamento capaz de interligar os conhecimentos entre si.

## **PARTE II – Plano de Investigação**

A II Parte desta investigação descreve a Metodologia de Investigação (cap. 4), que inclui a *Grounded Theory* (cap. 4.1), tendo em conta que a pesquisa de dados primários e a pesquisa de dados secundários foram desenvolvidas de forma paralela e complementar, levando em conta a dinâmica do tempo e espaço no decorrer da investigação.

Além disso, foi utilizada a metodologia da *Análise Crítica do Discurso* (cap. 4.2) para orientar a compreensão do discurso como componente que integra as práticas sociais, mas, ao mesmo tempo é constituído por elas, visto que a pesquisa de dados primários passou por entrevistas e coleta de depoimentos do público diretamente afetado.

Ainda neste capítulo apresenta-se a *Formulação da Amostra para coleta de dados quantitativos* (cap. 4.3), onde são apresentados os cálculos estatísticos e a composição da amostra da população da Trafaria à qual se aplicou os questionários. Por fim, são apresentados os *Modelos de coleta de dados secundários e primários qualitativos e quantitativos* (cap. 4.4) que incluíram as etapas da pesquisa e a formulação do guião das entrevistas e de perguntas do questionário.

## 4. Metodologia de Investigação

Com intuito de promover uma investigação transdisciplinar, mediante a interação de vários campos do conhecimento, foi possível a adequação às contribuições conceituais e metodológicas oferecidas pelo campo das ciências sociais, em especial nos últimos anos, utilizando o enfoque da **Ecologia Humana**, pelo seu carácter transdisciplinar e holístico para encontrar respostas às inquietações a respeito de como uma comunidade reage e como se organiza quando interesses globais conflituam com interesses locais.

Não é suficiente, contudo, atestar a importância do conhecimento social no planejamento ambiental de políticas de desenvolvimento. É preciso que esse conhecimento esteja embasado em metodologias de investigação que, efetivamente, possam apreender as relações mais determinantes da estrutura social estudada, com as suas inflexões sobre as relações de apropriação e utilização dos recursos naturais, como também que os conhecimentos advindo dessa investigação possam orientar diretrizes mais adequadas de intervenção das agências do Estado (Stroh, 1995, p. 282).

### 4.1. *Grounded Theory*

Este estudo tomou por base o método indutivo, seguindo a tendência de pesquisas na área das ciências sociais que preveem o processo dinâmico de investigação de campo a partir de dados primários associada à reflexão por meio da análise conceitual de dados secundários sobre as questões de partida. Assim, esta pesquisa tem como suporte metodológico a ***Grounded Theory***, reconhecendo nessa metodologia seu carácter abrangente no que se refere à interrelação entre sujeito e objeto de pesquisa na produção do conhecimento e levando em conta a dinâmica do tempo e do espaço no decorrer do aprendizado e da averiguação.

Por ser uma metodologia qualitativa, a *Grounded Theory* pareceu adequada para a produção desta tese levando em conta a dinâmica do processo de participação social no decorrer dos quatro anos de desenvolvimento dessa pesquisa e os necessários ajustes e adaptações entre a pesquisa de campo e a pesquisa de dados secundários. Fernandes e Maia (2001, p. 49) esclarecem:

A *grounded theory* surgiu há mais de 30 anos e, tal como outros modelos de investigação qualitativa, teve a sua origem no contexto dos estudos sociológicos. A tradição do interacionismo simbólico ligada à Escola de Chicago teve como um dos seus aspectos distintivos a valorização do envolvimento do investigador no processo de investigação, ou seja, na forma como o investigador se vê neste processo e não como o mundo exterior se lhe apresenta.

Partindo do pressuposto de que o conhecimento está relacionado ao contexto, sendo alterado por ele ao longo do tempo, mas também contribuindo para sua alteração, a *Grounded Theory* permite o desenvolvimento de um trabalho qualitativo que aprofunda a compreensão sobre os temas pesquisados, sem perder a contribuição contextual de tempo e espaço de onde a pesquisa se desenvolve. Desta forma, a produção científica gerada a partir de métodos qualitativos pode ser adaptada às necessidades do pesquisador/observador que será guiado pelo próprio campo do estudo ou objeto da pesquisa.

Ainda que associada a uma metodologia quantitativa, descrita no cap. 3.3, reconheceu-se a necessidade de recorrer a procedimentos metodológicos que pudessem envolver uma análise mais ampla do conteúdo em que o próprio processo de desenvolvimento da pesquisa pôde ser considerado. Desta maneira, ao serem realizados os relatos de descrição dos sistemas socioambientais, procurou-se o embasamento na voz da comunidade pesquisada, no olhar do entrevistado sobre o ambiente que ele descreve por senti-lo à sua maneira.

Apesar de a *Grounded Theory* ter sido desenvolvida desde o fim da década de 1960 (Glaser & Strauss, 1967), foi a partir dos anos 1990 (Charmaz, 2006; Goulding, 1998 e 2002) que as metodologias quantitativas passam a receber mais aceitação e que as teorias passaram a ser interpretadas valendo-se dos contextos a partir dos quais foram desenvolvidas. Neste caso de estudo, particularmente por ser fundamentado em dados empíricos, os dados foram coletados, analisados e interpretados buscando “aprender sobre o mundo dos participantes, suas interpretações de si mesmos no contexto de determinadas interações e sobre as propriedades dinâmicas das interações” (Locke, 2001, p. 25).

A partir da utilização dessa metodologia, o pesquisador experimenta estar inserido no universo do sujeito, sentindo seu ambiente e interagindo com ele para que

seja possível mais que a descrição das ações, mas o convívio com elas. Além disso, a metodologia permite que o pesquisador divulgue os dados de sua pesquisa em linguagem e veículos acessíveis àqueles que o pesquisaram. Assim, foi produzido, além da tese, um vídeo documentário<sup>18</sup> (Anexo 7) com os dados da pesquisa em linguagem coloquial e acessível e imagens feitas durante as visitas de campo. O vídeo, que será encaminhado à Biblioteca da Trafaria, à Biblioteca da Cova do Vapor, aos principais *stakeholders* disponibilizados na internet para livre acesso, tem o intuito de divulgar o conteúdo desta pesquisa e colaborar para a realização de novos estudos.

## 4.2. Análise Crítica do Discurso

A Análise Crítica do Discurso (ACD) tem se apresentado como um instrumento de investigação dos discursos e identificação das relações de poder e representações sociais que possam ser elucidados por meio de sua análise. “Os analistas críticos do discurso pretendem mostrar o modo como as práticas linguístico-discursivas estão imbricadas com as estruturas sociopolíticas mais abrangentes de poder e dominação” (Kress, 1990, p. 85).

Segundo Melo (2009), a Análise Crítica do Discurso tem como princípio norteador a compreensão do discurso que, além de constituir as práticas sociais, também é constituído por elas e, por isso mesmo, a função dessa análise seria revelar os processos de manutenção e o abuso de poder. Para o autor, a ACD tem a função de ampliar a consciência da contribuição da linguagem no processo de dominação de determinados atores sociais sobre outros. Essa tomada de consciência visa a emancipação das partes, confirmando a importância da linguagem nas relações sociais de poder.

O pensamento de Fairclough (2001), que embasa essa teoria, possibilita enxergar determinadas formas de poder exercidas pelo uso do discurso e a relação existente entre este e a estrutura social, considerando que o discurso é uma ação social.

---

<sup>18</sup> Trafaria: Onde o Tejo se faz ao Mar. (2017). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=p1S5K6kJmZY&t=6s>

É importante que a relação entre discurso e estrutura social seja considerada como dialética para evitar os erros de ênfase indevida; de um lado na determinação social do discurso e, de outro, na construção social do discurso. No primeiro caso, o discurso é mero reflexo de uma realidade social mais profunda; no último, o discurso é apresentado idealizadamente como fonte do social. O último talvez seja o erro mais imediatamente perigoso, dada a ênfase nas propriedades constitutivas dos discursos em debates contemporâneo [...] uma perspectiva dialética também é um corretivo necessário a uma ênfase indevida na determinação do discurso pelas estruturas, estruturas discursivas (códigos, convenções e normas), como também por estruturas não-discursivas (Fairclough, 2001, pp. 92-93).

Nessa perspectiva, Freire dos Santos (2010, p. 121), citando Martinez-Alier (2004), afirma que “o poder pode surgir em dois planos distintos no que se refere às questões socioambientais: a) capacidade de impor uma decisão sobre outros e b) a força de impor um método de decisão do conflito ou uma linguagem que exclua e triunfe sobre outras”.

Desta forma, a construção de um texto oral ou escrito se faz quando “a língua é usada e é determinada por formas linguísticas que constroem um discurso, e por uma série de pistas extra-linguísticas que incluem informações dadas, esquema acessível, manifestações pragmáticas, expectativas, etc” (Fauconnier *apud* Gedes, 1999, p. 32).

Em conformidade com os estudos acima mencionados, Hodge e Kress (1988), argumentam que quem domina o poder age de forma a manter mecanismos de poder e dominação e quem é dominado e quem não está alheio a tais estruturas de poder tenta resistir a essa manutenção do *status quo*.

Este modelo teórico-metodológico permitiu uma análise aprofundada tanto de dados secundários (coleta de notícias e jornais) quanto de dados primários coletados em campo junto aos moradores da comunidade diretamente afetada (questionários aplicados). Em associação com a *Grounded Theory*, foi possível aprofundar a investigação entre as práticas sociais e o discurso, tomando por base a particularidade da Análise Crítica do Discurso, que, conforme ressalta Resende (2004), é seu caráter emancipatório.

Uma característica determinante da ACD é seu caráter emancipatório. Por meio da investigação das relações entre discurso e prática social, busca-se desnaturalizar crenças que servem de suporte a estruturas de dominação, a fim de favorecer a desarticulação de tais estruturas. Com

esse objetivo, a ACD vem se desenvolvendo, estreitando seus laços com teorias sociais e com metodologias várias (Resende & Ramalho, 2004, p. 185).

Dentre os softwares que existem para auxiliar a ACD está o WordSmith Tools<sup>19</sup>, utilizado nesta tese. Trata-se de um conjunto de programas integrados destinado à análise linguística, criado em 1996 por Mike Scott, da Universidade de Liverpool, Reino Unido, que permite fazer análises baseadas na frequência e na co-ocorrência de palavras, entre outras funções. Outra opção é o AntConc 3.2.1, criado por Laurence Anthony da Universidade de Waseda, Japão, com a utilidade de listar as ocorrências de uma determinada palavra ou frase em uma quantidade definida de contextos, entre outras funções, e está disponível gratuitamente no site do autor<sup>20</sup>.

Esses programas, entretanto, não foram criados com a função de efetuar análises de projetos específicos, que deve ser realizada manualmente, apenas disponibiliza uma série de opções de ferramentas, agrupando as palavras por ordem alfabética e por frequência, com estatísticas simples a respeito dos dados (Berber Sardinha, 2006; Kader & Richter, 2013).

Para que fosse possível a aplicação dessa metodologia, foi deixada uma questão aberta aos 373 moradores inquiridos da Trafaria. Esta questão objetivou destinar um espaço para o morador discursar sobre os temas abordados no questionário (perfil socioeconômico e cotidiano na comunidade, megaprojetos na Trafaria e participação social) a partir de seus interesses próprios. As informações recolhidas através desta questão aberta foram bastante significativas e por isso foram tratadas em cap. específico desta tese, tendo composto o *corpus* de texto a partir do qual foi aplicada a Análise Crítica do Discurso (cap. 10).

Além da análise crítica do discurso dos depoimentos mais significativos dos moradores (Anexo 6), foram analisados os textos de notícias decorrentes da divulgação de pretensão de locação do Terminal de Contentores na Trafaria (Anexo 10).

---

<sup>19</sup> Disponível em <http://lexically.net/wordsmith/>

<sup>20</sup> Disponível em [http://www.antlab.sci.waseda.ac.jp/antconc\\_index.html](http://www.antlab.sci.waseda.ac.jp/antconc_index.html)



### 4.3. Formulação da amostra para coleta de dados quantitativos

Com a colaboração do Prof. Ángel Alcalá, do Departamento de Estadística, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Salamanca, España, a partir da oportunidade oferecida pela cooperação entre a supracitada Universidade e a Universidade Nova de Lisboa, foi composta a amostra da população da Trafaria, utilizando por base dados censitários referentes a 2011, da plataforma governamental portuguesa.

A amostra da população é considerada representativa para o todo da população da Trafaria. Muitas vezes locais afastados ficam pouco representados na amostra, bem como sua estratificação deve ser bem observada. Entretanto, a amostra dos dados expostos, a seguir, foi composta englobando não somente o centro da cidade da Trafaria, mais afetado diretamente com a construção do Terminal Cerealífero da Silopor, mas também os lugares mais distantes também considerados pelo senso oficial português como fazendo parte da Trafaria.

Com uma população atual de aproximadamente 5.700 pessoas, segundo Censo 2011, foram aplicados 374 questionários, ou seja, uma percentagem de erro máximo de 5%, com um nível de confiança de 95%, para o caso mais desfavorável de  $p = q = 50\%$ , o que significa que nenhum resultado do inquérito poderá ter erros superiores a 5%.

Tais parâmetros são aceitos em um estudo acadêmico e podem ser considerados para efeito de análise estatística.

Assim, foram utilizadas as seguintes fórmulas estatísticas de cálculo de amostra:

$$n_{\infty} = k^2 \cdot p \cdot q / e^2$$

onde:

$n_{\infty}$  é o tamanho da amostra se a população fosse infinita;

$K$  estabelece o nível de confiança de 95% da amostra que vale 1,96 (que se pode arredondar para 2);

$p$  é a percentagem de uma opção qualquer no inquérito;

$q$  é o resto.

Nos inquéritos considera-se  $p=q=50$  que é o valor mais desfavorável em se tratando de erros dos resultados.

$e$  é o limite de erro dos resultados. Aceitando que este seja de 5 %, obtemos:

$$n_{\infty} = 2^2 \cdot 50 \cdot 50 / 5^2 = 400$$

No caso da população não ser infinita, deve-se corrigir este cálculo com a seguinte expressão:

$$n = n_{\infty} \cdot N / n_{\infty} + N$$

Onde:

$n$  é uma amostra não infinita de indivíduos e  $N$  é o número total da população.

Para uma população de 5.700 indivíduos aproximadamente teremos uma amostra composta por 374 inquéritos.

$$n = 400 \times 5700 / 400 + 5700 = 373,8$$

O erro que se pode cometer em cada estimação de  $p$  (percentagem de uma opção qualquer no inquérito) pode se calcular com a expressão:

$$e = \pm k \sqrt{\frac{\hat{p} \cdot \hat{q}}{n-1} \cdot \frac{N-n}{N-1}}$$

Assim, uma resposta em que 20% da amostra estivessem a favor de uma determinada opção tenderia a um erro que se pode calcular substituindo nessa expressão os seguintes valores:

$$p = 20, \text{ logo } q = 80; N = 5700; n = 374 \text{ e } k = 2$$

$y$  se deduz que seja = 4%

Nesse caso, a porcentagem provável estimada da opção considerada seria de:

$$20 \% \pm 4\%$$

Em nenhum caso se pode obter erros superiores a 5%, já que o tamanho da amostra está calculado para a eliminação dessa hipótese.

Foram utilizados métodos de sorteio das áreas que formam a Junta da Freguesia para garantir o caráter aleatório da amostra e a representatividade da totalidade das áreas. A importância de uma adequada composição da amostra levou ao estabelecimento de uma amostra a partir de uma composição mista, ou seja, que pudesse associar características de uniformidade e de proporcionalidade.

A estratificação proporcional foi planejada com base no gênero e na idade dos indivíduos.

Sabendo que a população atualmente está estimada com percentagem específica de mulheres e de homens (Censo 2011) e que a idade da população, numa variação de 20 anos, está representada não uniformemente, visto que é uma população composta por uma maioria de adultos e velhos (Censo 2011), a amostra seguiu estes critérios para a composição das percentagens de entrevistados de cada extrato.

Portanto foi elaborado o inquérito (Anexo 1) para que pudesse ser entrevistado o número adequado de pessoas capazes de representar a população de forma a haver uma maior confiabilidade na montagem da amostra.

Além disso, na tentativa de registrar o olhar do morador local, seu perfil socioeconômico, sua participação social tanto em manifestações de rua e redes sociais quanto em consultas públicas governamentais, suas experiências em relação ao PGD1 e expectativas quanto à possível implantação do PGD2, foram feitos questionamentos e estímulos relativos ao que o cidadão esperava para o seu território, tanto a partir da aplicação dos inquéritos conforme explicitados, como a partir de entrevistas abertas captadas por meios audiovisuais que serviram para compor qualitativamente esta pesquisa.

#### **4.4. Modelos de coleta de dados secundários e primários qualitativos e quantitativos**

A eleição da ***Grounded Theory*** em associação com a ***Análise Crítica do Discurso*** possibilitou o desenvolvimento da tese a partir da coleta de dados primários e secundários conforme enumerados a seguir:

## 1. Dados Secundários

1.1. Pesquisa documental referente à evolução conceitual mencionada ao longo da tese.

1.2. Literatura revisada em **Projetos de Grande Dimensão** (Megaprojetos) e processos de **Participação Social**.

1.3. Revisão da **legislação** vigente pertinente ao estudo.

1.4. Literatura revisada relativa ao **Terminal Cerealífero da Trafaria** (PGD 1).

1.5. Literatura revisada relativa ao **Terminal de Contentores da Trafaria** (PGD 2).

1.6. Literatura revisada relativa ao **Projeto de Fecho da Golada do Tejo** (1992).

1.7. Coleta de **notícias mediáticas** decorrentes da implantação do Terminal de Contentores na Trafaria para a observação da repercussão do caso em nível local e nacional.

1.8. Pesquisa documental referente ao **histórico de ocupação** territorial da Trafaria.

1.9. Pesquisa documental referente ao **território** da Trafaria incluindo a região hidrográfica, o espaço marinho e o estuário do rio Tejo, que abrange e tem interface com o sítio Trafaria.

1.10. **Ações** governamentais previstas para a Trafaria no âmbito do Programa Portugal 2020.

## 2. Dados Primários

2.1. Aplicação de **Entrevistas** aos *stakeholders* num total de 28 entrevistas (Tabela 1) exemplificadas nos Anexos 2, 3 e 4 desta tese. Entre os entrevistados, citam-se: Departamento de Estratégia e Gestão Ambiental Sustentável da Câmara de Almada / Presidente da Junta da Freguesia / Representante do Movimento Social Contentores Não / Representantes de associações de moradores da Trafaria <sup>21</sup> / Centro de Arqueologia de Almada / Autores atuais de artigos sobre a história da Trafaria / Acervo Histórico de Almada).

---

<sup>21</sup> A lista de associações de moradores locais é apresentada no cap. 7.4.

2.2. Aplicação de **Inquéritos por questionários** à população local com aproximadamente 5.700 pessoas (Censo 2011). Foram aplicados 373 questionários, conforme modelo do Anexo 1, que incluía depoimentos dos moradores (Anexo 6). Entre os entrevistados incluíam-se comerciantes, pescadores, trabalhadores e reformados, membros de associações locais, entre outros, desde que fossem residentes da Trafaria.

2.3. **Análise** dos dados coletados.

2.4. **Cruzamento** de dados do inquérito.

Primeiramente foram realizadas **entrevistas exploratórias semiestruturadas**, com o objetivo de delimitação do *corpus conceptual* e pré-mapeamento de posicionamentos ante a problemática na ótica dos *stakeholders*. Assim, optou-se por uma estratégia de mapeamento de discursos de *stakeholders* como interlocutores privilegiados e especialistas que puderam contribuir com uma visão transdisciplinar em relação aos objetos deste estudo e colaborar para a formulação do guião final de entrevistas e do questionário.

Cabe ressaltar que as entrevistas foram adaptadas a cada um dos interlocutores, sejam como Entrevistas Semiestruturadas (Modelo Anexo 2), Entrevistas Abertas (Modelo Anexo 3), Entrevistas por e-mail (Modelo Anexo 4) e Depoimentos abertos (Modelo Anexo 5). Essas entrevistas visam proporcionar ao entrevistado uma partilha da sua visão sobre a problemática da implantação dos PGD, tendo em conta seu contexto institucional e/ou social, seu conhecimento técnico ou tradicional.

As entrevistas tiveram como fio condutor a identificação de:

- indicativos sobre as representações sociais locais;
- formas de organização social para debate e intervenção na tomada de decisão de instalação dos PGDs;
- indicativos sobre os movimentos sociais relacionados com a implementação do projeto;
- aferição de perspectivas de futuro para o território;
- possíveis impactes positivos e negativos decorrentes da implantação do Terminal Cerealífero e do anúncio do Terminal de Contentores para a região.

Num primeiro momento, foram aplicados **questionários exploratórios**, respondidos por 15 moradores escolhidos de forma aleatória em que o objetivo foi

ajustar a linguagem e adaptar questões para que estas pudessem ser respondidas com facilidade pelos moradores locais. Posteriormente, foi realizada a aplicação dos inquéritos quantitativos em forma de questionários, de acordo com a amostra descrita (cap. 5.3), aplicados aos moradores com a seguinte subdivisão em 4 grupos de questões:

GRUPO 1 – **Perfil Socioeconômico**: Identificação do morador da Trafaria

GRUPO 2 – Impacto da Construção do **Terminal Cerealífero**

GRUPO 3 – Proposta de instalação do **Terminal de Contentores**

GRUPO 4 – **Participação Social** relacionada com a implantação do Terminal de Contentores

A partir dessa estrutura, as pesquisas de dados primários e secundários seguiram paralelamente, visto que, no decorrer do processo de entrevistas, eram percebidas novas necessidades do aprofundamento de determinadas questões e, por outro lado, a literatura revisada estimulava a aplicação de entrevistas aos *stakeholders* que não tinham sido identificados inicialmente. Posteriormente foi feita a análise e o cruzamento dos dados primários coletados (Parte IV). O Quadro 2 mostra os principais *stakeholders* e as diferentes formas de consulta.

Quadro 2. Principais *stakeholders* e formas de participação de coleta de dados.

Representantes	Forma de coleta de dados	Fonte
<b>Administração da Região Hidrográfica do Tejo</b>	Dados secundários	Relatórios e Documentos disponíveis para consulta pública Revistas e jornais públicos
<b>Associação Portuguesa de Avaliação de Impacto</b>	Dados secundários	Documentos disponíveis <i>on-line</i> e Relatórios/Estudos de Impactes Ambientais pertinentes
<b>Câmara de Almada – Secretariado de Vereação</b>	Dados primários e secundários	Entrevista presencial/Relatórios

<b>Representantes</b>	<b>Forma de coleta de dados</b>	<b>Fonte</b>
<b>Câmara Municipal de Almada – Departamento de Estratégia e Gestão Ambiental Sustentável</b>	Dados primários e secundários	Entrevista presencial/Relatórios
<b>Câmara Municipal de Almada – Departamento de Planeamento Estratégico e Desenvolvimento Económico</b>	Dados primários e secundários	Entrevista presencial /Relatórios
<b>Câmara Municipal de Lisboa</b>	Dados secundários	Relatórios
<b>Centro Comunitário Santa Casa da Misericórdia de Almada (Trafaria)</b>	Dados primários	Entrevista via internet
<b>Centro de Arqueologia de Almada</b>	Dados primários e secundários	Entrevista presencial e bibliografia produzida e/ou disponibilizada pelo Centro de Arqueologia de Almada
<b>Entidade gestora do PGD1 - Silopor - Empresa de Silos Portuários S. A.</b>	Dados secundários	Relatórios e site empresarial Entrevista solicitada, mas não concedida.
<b>Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos</b>	Dados secundários	Relatórios e site empresarial Entrevista solicitada, mas não concedida.
<b>Junta da Freguesia da Costa da Caparica</b>	Dados primários	Entrevista presencial
<b>Junta da União de Freguesias de Caparica e Trafaria</b>	Dados primários e secundários	Entrevista via internet
<b>LNEC – Laboratório Nacional de Engenharia Civil</b>	Dados secundários	Relatório de Apoio Técnico do LNEC à APL. Apresentação

<b>Representantes</b>	<b>Forma de coleta de dados</b>	<b>Fonte</b>
		de resultados intermédios. Domínio: Impactes Sociais.
<b>Movimento Contentores Não</b>	Dados secundários	Relatórios e site
<b>População local</b>	Dados primários	374 Inquéritos presenciais por questionários
<b>Administração do Porto de Lisboa</b>	Dados secundários	Relatórios, documentos oficiais públicos Entrevista solicitada, mas não concedida.
<b>Carlos Brandão (Sociólogo)</b>	Dados primários	Entrevista telefônica, entrevista presencial.

Fonte: a autora (2017).

É importante ressaltar que determinados stakeholders (Porto de Lisboa, Empresa Silopor e Câmara Municipal de Lisboa) não concederam entrevista ainda que tenham sido procurados por meio de ligações telefônicas ou e-mails. Entretanto, cabe ressaltar que foram acessados documentos e relatórios públicos, além de entrevistas encontradas em meios de comunicação a partir dos quais foi possível coletar dados e opiniões apresentados ao longo da pesquisa, especialmente nos cap. 9, que trata da análise crítica do discurso.

Desta forma, buscou-se mostrar as diferentes visões a respeito dos dois megaprojetos estudados, evidenciando argumentos favoráveis e contrários com base nas entrevistas com os stakeholders (cap. 7.2 – Terminal de Cereais e cap. 7.3 – Terminal de Contentores). Mas, sobretudo, buscou-se valorizar os dados encontrados, a partir das respostas dos moradores da Trafaria (cap. 7.4), e os discursos apresentados pelo público suscetível de ser afetado (cap. 9), conforme previsto no Decreto-Lei n 127/2013 e na Portaria n.º 395/2015, já mencionados.



Nesta pesquisa foi considerado *público afetado*<sup>22</sup> a totalidade da população da Freguesia da Trafaria e não somente a população residente dos bairros mais próximos do Terminal Cerealífero, tendo em conta que este terminal se localiza na única praia que banha a Freguesia, em área próxima do Centro Histórico e que o território abrangido pelo segundo megaprojeto, o Terminal de Contentores, afetaria a totalidade da população da Freguesia.

Destaca-se que a Freguesia da Trafaria, em termos de área jurídica, está unida à Freguesia da Caparica desde 2013, formando a partir de então a União das Freguesias de Caparica e Trafaria. Entretanto foi considerada apenas a população residente da Freguesia da Trafaria como parâmetro para o cálculo da amostra visto que os dois casos de estudo não afetam diretamente a freguesia da Caparica, conforme descrito no cap. 5 (Mapas 4 e 5).

---

<sup>22</sup> Conforme conceito apresentado pela legislação vigente (cap. 8.1)

### ***PARTE III – Trafaria: território, identidade e os megaprojetos estudados***

A III Parte desta tese inicia-se com a contextualização do *Território em estudo* (cap. 5), onde destaca-se o valor do laço territorial que inclui, além dos aspectos biofísicos, recursos ambientais e valores materiais, como também aspectos socioculturais, seus valores éticos, espirituais, simbólicos e afetivos. Trata ainda dos *Instrumentos de ordenamento do território* (cap. 5.1), segundo o Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território, planos regionais, locais e estratégicos de ordenamento do território, da *Região Hidrográfica e Bacia Hidrográfica do rio Tejo* (cap. 5.2) do *Espaço marinho e estuário do Tejo* (cap. 5.3) e da *Trafaria Sítio* (cap. 5.4).

Também refere-se à *Formação da Identidade da Comunidade da Trafaria* (cap. 6), incluindo seu histórico de ocupação e formação identitária e os *Projetos de Grande Dimensão na Trafaria* (cap. 7), nominalmente o *Terminal Cerealífero da Trafaria* (cap. 7.1) e o *Terminal de Contentores da Trafaria* (cap. 7.2). Por fim, apresentou-se o *Enquadramento legal pertinente à implantação de PGD* (cap. 7.3), com destaque para a participação pública e consulta dos interessados (cap. 7.3.1), com intuito de verificar o entrosamento entre as normas legais às quais se embasam as políticas públicas e o estudo de caso realizado a partir desta tese.

## 5. Território em estudo

O poder do laço territorial revela que o espaço está investido de valores não apenas materiais, mas também éticos, espirituais, simbólicos e afetivos. É assim que o território cultural precede o território político e com mais razão precede o espaço econômico (Bonnemaison & Cambrèzy, 1996, *apud* Haesbaert, 2004, p. 72).

A relação do ser humano com seu território é talvez um dos temas mais relevantes da Ecologia Humana por abordar conceitos referentes à situação temporal e espacial do indivíduo e da comunidade que o abriga, e sua identidade de lugar. A psicologia ambiental, em especial o enfoque nos processos cognitivos, afetivos e comportamentais, refere-se a uma relação dinâmica entre o lugar e a pessoa.

“Lugar” ou “Topos”, de acordo com Aristóteles, é a dimensão da relação entre a pessoa e o ambiente físico que conduz à evolução de sentimentos de pertença (Speller, 2005). Segundo Relph (1976, p. 61), “a identidade de um lugar é constituída por três componentes interrelacionadas, cada qual irredutível à outra – características físicas ou aparência, atividades e funções concretas observáveis e significados ou símbolos”.

Embora compreendendo a complexidade do conceito de lugar, amplamente difundido e utilizado a partir dos anos 1960 e 1970, em especial, relacionado às áreas de arquitetura e urbanismo (Speller, 2005), ressalta-se que suas abordagens física e social, que estão em constante processo de mutação e, por isso mesmo, estão vinculadas à percepção que o indivíduo ou a sociedade tem do ambiente a partir da qual se cria a identidade de lugar.

Assim, Proshansky *et al.* (1983) definem identidade de lugar como fazendo parte da auto-identidade. Nas palavras do autor:

Uma subestrutura da auto-identidade de uma pessoa que em termos gerais é composta por cognições acerca do mundo físico no qual o indivíduo vive. Estas cognições integram memórias, ideias, sentimentos, atitudes, valores, preferências, significados e concepções do comportamento e da experiência relacionados com a variedade e complexidade dos contextos físicos que definem a existência cotidiana de todo ser humano (p. 59).

Speller (2005), em uma revisão literária a respeito do conceito da vinculação ao lugar, conclui a importância dos termos para a compreensão da relação pessoa-lugar,

apresentando uma estrutura cronológica para o auxílio da compreensão deste vínculo enquanto produto, mas também como processo, destacando a interação dinâmica da pessoa, do espaço e do tempo.

Essa vinculação inclui o processo de percepção humana dos elementos físico-ambientais, que se estrutura, como afirma Pena-Vega (2003), em seus sistemas sensoriais como a visão, a audição, o olfato, o paladar e o tato, que captam temperaturas, cheiros, pressões ou vibrações, e são constantemente interpretados a partir da estrutura fisiológica humana e também de suas referências sociais e culturais. Desta maneira enfatiza-se “a importante ligação entre a perda de um lugar e a perda de um ente querido, salientando o papel central que o lugar pode representar no bem-estar de um indivíduo” (Fried, 1963, *apud* Speller, 2005, p. 159).

Além da apresentação dos conceitos supracitados, entende-se como fundamental nesta pesquisa a delimitação da área de locação do estudo de caso, compreendendo a importância de seus aspectos culturais e suas implicações socioeconômicas ao longo do tempo que colaboraram para a formação da identidade local. É no território que desaguam as ações, os poderes e paixões, as forças e fraquezas daquele que o habita, suas manifestações de existência desembocam ali (Santos, 2006).

As especificidades culturais e biológicas encontram-se em um processo dinâmico de integração e adaptação, e a preservação dessa diversidade torna-se fundamental para assegurar o conhecimento, a reflexão e a multiplicidade sensorial a respeito do território.

Por outro lado, o “efeito Europa” e o “efeito Mundo”<sup>23</sup> tendem a estimular a convergência alcançada a partir do século XX, entre as formas específicas de ordenamento territorial que estão intrinsecamente relacionadas às culturas de ordenamento do território e sistemas de ordenamento territorial. Essa convergência favorece “uma concepção mais abrangente, estratégica e prospectiva da política de ordenamento territorial” (Ferrão, 2011, p. 30) em que os contrastes territoriais se

---

<sup>23</sup> Termos utilizados por João Ferrão para designar o ordenamento do território como política pública. (2011, p. 30)

minimizam por estarem atrelados a modelos políticos, sociais e econômicos globais e à difusão do conhecimento científico.

Em se tratando da Freguesia da Trafaria e mais amplamente do concelho que a acolhe o Concelho de Almada, é preciso contextualizá-lo em termos históricos e políticos e voltar um pouco nos anos. No período em que se estabeleceu o Estado Novo, que vigorou em Portugal durante 41 anos sem interrupção (desde a aprovação da Constituição de 1933 até a Revolução de 25 de abril de 1974), desenvolveu-se a ideia de que as atividades decorrentes de indústrias pesadas deveriam se deslocar da capital, Lisboa, para a margem sul do Tejo.

Nesse período, a expansão industrial abrigaria megaprojetos, tais como o Terminal Cerealífero da Trafaria, o Estaleiro da Margueira (Lisnave)<sup>24</sup> em Cacilhas, entre outros, e ainda o planejamento da transferência do Terminal de Contentores para a margem sul do rio Tejo. Tais megaprojetos, por suas características industriais, quando desativados, tendem a continuar provocando impactos ambientais negativos, como é o caso do estaleiro que gerou a contaminação da água e do solo<sup>25</sup>, entre outros efeitos que desvalorizam a região.

Da entrevista junto ao Departamento de Planeamento Estratégico e Desenvolvimento Económico da Câmara Municipal de Almada ressalta-se:

No chamado Estado Novo desenvolveu-se uma ideia, e no fundo o terminal de contentores da Trafaria e mesmo a própria vinda da Lisnave aqui para o território, de que tudo o que fossem indústrias pesadas e portanto actividades decorrentes dessa natureza deviam sair da capital e deviam migrar para a margem sul.

Trecho de entrevista com Domingos Rasteiro e Fernanda Marques, (2016). Departamento de Planeamento Estratégico e Desenvolvimento Económico (CMA).

---

<sup>24</sup> Megaprojeto industrial que ocupa, desde 1968, mais de cinquenta hectares na frente ribeirinha nascente de Almada estando atualmente desativado e em estado de ruínas, tendo provocado impactos ambientais negativos relacionados à contaminação da água e do solo.

<sup>25</sup> No âmbito do Estudo de Caracterização Ambiental, Geológica e Geotécnica, procedeu-se à avaliação da contaminação dos solos, sedimentos e águas subterrâneas na zona do antigo estaleiro da Lisnave concluindo que há contaminação devido, sobretudo, a metais pesados e a substâncias antivegetativas aplicadas nos cascos dos navios, aos produtos derivados do petróleo, entre outros (ECAGG, CMA, 2006).

A partir da revolução do 25 de abril, o referido modelo de desenvolvimento é questionado pela população local, que passa a demandar um modelo mais adequado para a região em termos de aproveitamento do potencial turístico proporcionado pelas belezas naturais da foz do Tejo e da Costa Atlântica da península de Setúbal que inclui as regiões da Trafaria e Costa da Caparica, além da proximidade da capital portuguesa.

O território da Costa da Caparica, e em particular da Trafaria, abriga, portanto, estas contradições que correspondem às duas visões antagônicas para o desenvolvimento do mesmo território: por um lado, o governo central preserva uma perspectiva de desenvolvimento industrial para esta região e, por outro, o governo local vislumbra para a região um modelo embasado nas potencialidades paisagísticas de frente ribeirinha e atlântica.

A organização social, portanto, também se altera nesses dois momentos históricos e a participação social acaba por se dar de maneiras diferentes. Enquanto no Estado Novo, período em que foi planejada a implantação do Terminal Cerealífero na Trafaria, entre outros megaprojetos industriais na margem sul do Tejo, a forma de atuação governamental é centralizada e piramidal, ou seja, não proporciona a consulta pública e não valoriza seus conhecimentos a respeito do território, nos dias atuais, o modelo de gestão governamental pretende incentivar a participação social, ainda que unicamente de forma não deliberativa, por meio de consultas públicas e de articulação com associações locais como representantes da coletividade.

A conexão entre o território ribeirinho e a costa marinha compreende-se como um espaço fundamental para a Trafaria pelo ao seu histórico de ocupação, mas também a pensar no bom desenvolvimento da vila que parece indicar um coerente crescimento para o poente, indo de encontro com a Costa da Caparica, assim como para o para a outra margem do rio que a criou, estabelecendo uma ponte com Belém e Lisboa por meio das águas. O planejamento desse território envolveria, portanto, a valorização da diversidade biofísica e cultural tão evidente nessa vila estuarina.

A diversidade cultural inspira-se na biodiversidade local, no território, e na forma como o ser humano assimila as informações e sensações que o território lhe oferta. Se o território é beira de água, poderia ser chamado aquatório, e permitiria assim uma investigação ainda mais aprofundada no que diz respeito à territorialidade. Afinal um

território de água flui, traz e leva pertencimentos. Vive a estabelecer uma forma de produção cultural que o permeia, estabelecendo uma identidade comum ao longo de um lugar que perpassa lugares. O aquatório de beira de rio é o território que flui, navega e dança, levando pertences a jusante, trazendo memórias de montante, mareando olhos distantes, como se fossem filhos de um mesmo olho d'água. O aquatório de beira de mar reúne olhos que não se veem, mas refletem o mesmo lugar.

### 5.1. Instrumentos de ordenamento do território

A legislação portuguesa consagra 4 tipos de instrumentos de desenvolvimento territorial:

- Programa Nacional da Política de Ordenamento do território (PNPOT)
- Planos Regional de Ordenamento do Território (PROT)
- Plano Intermunicipal de Ordenamento do Território (PIOT)
- Planos Especiais de Ordenamento do Território (PEOT)

Em Portugal, a Lei nº 58/2005, de 29 de dezembro (Lei da Água), e o Decreto-Lei nº 316/2007, de 19 de setembro, consagram os **Planos de Ordenamento de Estuários** incorporados como PEOT, o que mostrou a valorização dos recursos hídricos no ordenamento do território.

No que se refere aos instrumentos legais de gestão do território onde se localizam os dois megaprojetos estudados, destacam-se os seguintes instrumentos de gestão territorial em vigor:

- **Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT)**, aprovado e publicado pela Lei n.º 58/2007, de 4 de setembro, com a Declaração de Retificação nº 80-A/2007, de 7 de setembro, e a Declaração de Retificação nº 103-A/2007, de 2 de novembro.

- **Plano de Ordenamento da Orla Costeira.** (PEOT – POOC): a Resolução de Conselho de Ministros n.º 86/2003, de 25 de junho, aprova o Plano de Ordenamento da Orla Costeira Sintra-Sado como instrumento enquadrador para a melhoria, valorização e gestão dos recursos presentes no litoral. Esses planos preocupam-se, especialmente, com a proteção e integridade biofísica do espaço, com a valorização dos recursos existentes e com a conservação dos valores ambientais e paisagísticos. São instrumentos reguladores da competência da administração central e abrangem uma faixa ao longo do litoral, a qual se designa por zona terrestre de proteção, com a largura máxima de 500m contados a partir do limite das águas do mar para a terra e uma faixa marítima de proteção até à batimétrica dos 30m, com exceção das áreas sob jurisdição portuária (Imagem 1).

Imagem 1. Domínios da zona terrestre e marges de águas costeiras.



Fonte: POOC – Agência Portuguesa do Ambiente.

- **Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa** (PROT AML), aprovado e publicado pela RCM nº 68/2002, de 8 de abril. No que respeita aos sistemas ambientais, o PROT AML integra a área territorial onde se localiza a Área de Reserva Estratégica da Trafaria na Rede Ecológica Metropolitana (REM).



- **Plano Estratégico para o Desenvolvimento da Península de Setúbal** (PEDEPES). O PEDEPES, constitui um instrumento de intervenção decisivo no processo de desenvolvimento endógeno, integrado, harmonioso e sustentável da Península de Setúbal (2004).
- **Plano Diretor Municipal de Almada** (PDM Almada), ratificado e publicado pela RCM nº 5/97, de 14 de janeiro, com 2ª ratificação, para correção das plantas publicadas, publicada pela RCM nº 100/98, de 4 de agosto.

Em nível municipal, cabe ressaltar a atual estratégia de valorização e revitalização de núcleos históricos, entre elas, a **Estratégia de Reabilitação Urbana Simples - Área de Reabilitação Urbana (ARU) da Trafaria**, que abrange o centro histórico da área dessa Freguesia e decorre da aplicação do Decreto-Lei nº 307/2009, de 23 de outubro, que estabelece um novo regime de incentivos à reabilitação urbana, trazendo inúmeras vantagens e diversos benefícios para a população local.

A ARU da Trafaria está entre as áreas onde se pretende avançar com a operação de reabilitação urbana do Concelho de Almada, que objetiva a valorização e revitalização de centros históricos do Concelho. Essa estratégia de revitalização conta com a coparticipação financeira do município, o que comprova o interesse social e municipal no melhoramento das condições urbanas e na proteção e valorização do patrimônio cultura, conforme publicado no Diário da República (2012, p. 3855):

Trata - se de uma operação de reabilitação urbana simples, não obstante de, no caso concreto, integrar uma componente de investimento considerável no espaço público. Tem como principais objetivos os seguintes aspetos: a) Assegurar a reabilitação dos edifícios que se encontram degradados ou funcionalmente inadequados; ... c) Garantir a proteção e promover a valorização do património cultural; d) Afirmar os valores patrimoniais, materiais e simbólicos como fatores de identidade, diferenciação e competitividade urbana; ... f) Promover a sustentabilidade ambiental, cultural, social e económica dos espaços urbanos; ... i) Promover a fixação de população jovem; ... n) Garantir o princípio da sustentabilidade, garantindo que as intervenções assentam num modelo financeiramente sustentado e equilibrado através de soluções inovadoras e sustentáveis do ponto de vista social cultural e ambiental.

No desenvolvimento desta investigação, foram consultados ainda os atuais **Planos Municipais de Ordenamento Territorial** relacionados à ocupação territorial da Trafaria e da Costa da Caparica. São eles:

- **Plano de Ação de Regeneração Urbana (PARU)**, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 307/2009, de 23 de outubro, prevê a reabilitação urbana e assume uma componente da política das cidades e da política de habitação urbana em termos de requalificação e revitalização das cidades, em particular, das suas áreas mais degradadas.

- **Estudo de Enquadramento Estratégico Costa da Trafaria**, aprovado em 21 de setembro de 2005, constitui-se como instrumento inovador e qualificado capaz de suportar e orientar a elaboração dos subsequentes instrumentos de Gestão Territorial.

- **Plano de Pormenor de S. João da Caparica (PP1)**, que visa o ordenamento da frente urbana ao longo do eixo Av. Atlântica/Av. Afonso de Albuquerque e da mata dos Franceses.

- **Plano de Pormenor do Torrão (PP2)**, que visa a criação de um sistema urbano integrado e sustentável e que procurará estabelecer uma articulação entre o núcleo urbano consolidado da Trafaria e área de transição com as Matas de S. João da Caparica.

- **Plano de Pormenor das Abas da Raposeira (PP3)**, cujos objetivos gerais contemplam a valorização da Mata como parque urbano integrado na frente urbana e o ordenamento desta com ocupação pontual.

- **Plano de Pormenor da Corvina/Raposeira (PP4)**, que está delimitado ao poente e à nascente, respectivamente, pelas Área Urbana de Gênese Ilegal (AUGI) <sup>26</sup> da Raposeira e Corvina e a sudoeste pelo Forte de Alpenas.

- **Plano de Pormenor de Expansão Sul da Trafaria-Raposeira (PP5)**, cujos objetivos do Plano visam obter um sistema urbano integrado e sustentável, em que os valores naturais sejam salvaguardados. Destaca-se a definição da expansão urbana da vila e respectivas acessibilidades.

- **Plano de Ação Integrado para Comunidades Desfavorecidas (PAICD)** que prevê ação específica de Requalificação do Presídio da Trafaria, a Reabilitação da praça dos

---

<sup>26</sup> Ao abrigo da Lei n.º 91/95, de 2 de setembro, com a redação introduzida pela Lei n.º 165/99, de 14 de setembro, e Lei n.º 64/2003, de 23 de agosto.

Pescadores e do Terminal Fluvial e a Adaptação de espaços comunitários e arranjos exteriores no Bairro Madame Faber e Torrões, na Trafaria.

Além desse conjunto de planos de ordenamento territorial, cabe ressaltar a Área de Reserva Estratégica da Trafaria e a Reserva Ecológica Nacional (REN), que são adjacentes, além de três matas, denominadas de Ribeira da Enxurrada, Abas da Raposeira e Santo Antônio. Estas áreas são importantes para a biodiversidade e manutenção da qualidade de vida local que encontram-se como de domínio privado do Estado e, portanto, sujeitas às normas específicas florestais.

Em termos de Programa de governo, destaca-se o programa POLIS<sup>27</sup>, de finais dos anos 1990, portanto do Governo de José Sócrates, que estabelece a elaboração de planos estratégicos que abrange áreas de todo País. O Programa visa a qualificação, a reabilitação de áreas urbanas e o estabelecimento de intervenções nas vertentes urbanística e ambiental como formas de promoção da qualidade de vida nas cidades e o aprimoramento de atratividades dos polos urbanos.

O programa POLIS divide-se em Planos de Pormenor, conforme exigência legal. No Concelho de Almada foi desenvolvido o Plano de Pormenor da frente atlântica que, no entanto, excluiu a área da freguesia da Trafaria.

Em entrevista ao Departamento de Planeamento Estratégico e Desenvolvimento Económico da Câmara Municipal de Almada, observou-se que por diversos motivos a ocupação do solo da frente atlântica ocorreu de forma desordenada, com parques de campismo localizados em cima da Arriba e outras ocupações territoriais irregulares.

Diante dessa situação, e por considerar que este território deveria ter instrumentos de planeamento e gestão que lhes permitissem o desenvolvimento de ações e estratégias, visto que a freguesia da Trafaria não está contemplada no Programa POLIS, a Câmara de Almada lançou um processo de planeamento territorial que inclui a Trafaria e Costa da Caparica e conta com parcerias privadas, em especial proprietários de amplas faixas de terras, para o estabelecimento de diretrizes para a localidade.

---

<sup>27</sup> POLIS: Programa Polis, lançado oficialmente em 14 de Abril de 2000. Fonte: Relatório de Março/2000 produzido pelo Grupo de Trabalho criado pelo Despacho n.º 47/A/MAOT/99).

Desta forma o desenvolvimento da região está vinculado aos interesses privados e mantém dependência com tais interlocutores, suas prioridades e adequações temporais. Essa dependência com os interlocutores, em especial por serem interlocutores particulares com interesses específicos voltados para o desenvolvimento tanto territorial quanto patrimonial próprio, partindo de perspectivas e interesses particulares, pode levar a um ciclo para o qual Harvey (2000) chama a atenção, em que as responsabilidades e os riscos assumidos em determinado momento político-econômico geram demandas para o estabelecimento de novas parcerias. Nas palavras do autor:

This is what is called “feeding the downtown monster”. Every new wave of public investment is needed to make the last wave pay off. The private public partnership means that the public takes the risks and the private takes the profits (Harvey, 2000, p. 141).

## 5.2. Região hidrográfica e Bacia Hidrográfica do rio Tejo

Em termos de gerenciamento dos recursos hídricos o processo de planejamento das águas é concretizado a partir de três planos<sup>28</sup>:

- O Plano Nacional da Água (PNA), de âmbito territorial nacional.
- Os Planos de Gestão de Região Hidrográfica (PGRH), de âmbito territorial que abrangem as bacias hidrográficas integradas numa região hidrográfica.
- Os Planos Específicos de Gestão de Águas (PEGA), que são complementares dos PGRHs e que podem ser de âmbito territorial, abrangendo uma sub-bacia ou uma área geográfica específica, ou de âmbito setorial, abrangendo um problema, categoria de massa de água, aspecto específico ou setor de atividade econômica com interação significativa com as águas.

---

<sup>28</sup> Segundo o Plano de Gestão Hidrográfica – Tejo e Ribeiras do Oeste - Parte 1, da Agencia Portuguesa do Ambiente.

O rio Tejo tem suas nascentes em Espanha e segue seu curso para o Atlântico, sendo, portanto, sua bacia hidrográfica partilhada com a Espanha. De acordo com a Comissão para a Aplicação e o Desenvolvimento da Convenção (CADC) sobre a Cooperação para a Proteção e o Aproveitamento Sustentável das Águas das Bacias Hidrográficas Luso-Espanholas, que trata do acordo bilateral Portugal - Espanha, habitualmente denominada de *Convenção de Albufeira* por ter sido assinado em Albufeira – Portugal, a 30 de novembro de 1998, a bacia do Tejo é a quinta maior bacia hidrográfica, em área, dos rios da Europa Comunitária. Entretanto, em termos de território português, esta bacia é a de maior expressão e apresenta-se como um largo corredor no centro-oeste da Península, estando na terceira posição na Península Ibérica, a seguir às do Douro e do Ebro.

Na Convenção de Albufeira destaca-se o *Grupo de Trabalho de Permuta de Informação e Participação Pública* que objetiva, entre suas competências:

Garantir o acesso do público à informação mediante a difusão ativa da informação referente a atividades da Convenção de Albufeira.

Assegurar a participação do público na aplicação da Convenção, promovendo consultas públicas, incentivando o diálogo entre a CADC e a sociedade civil.

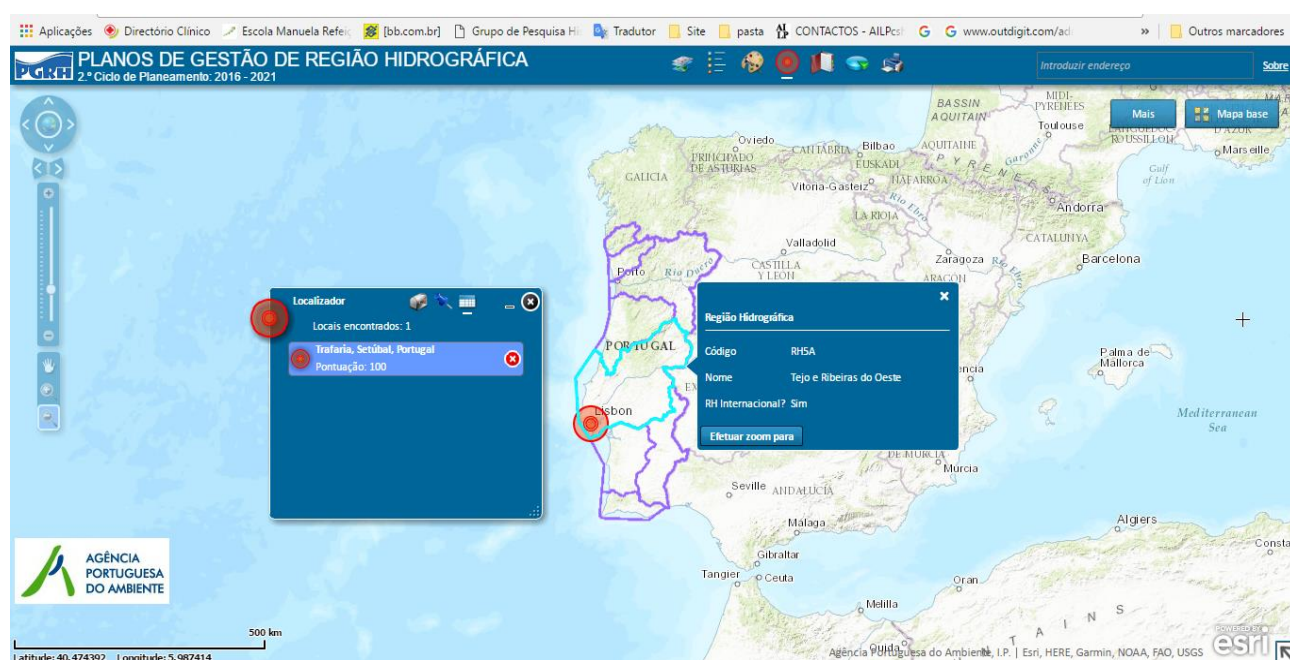
Incentivar o debate na sociedade civil sobre a temática da Convenção de Albufeira, organizando e divulgando eventos específicos para o efeito, de forma a sensibilizar o público para questões ambientais.

Segundo a Administração da Região Hidrográfica do Tejo (ARH) (Tejo, 2009), além das pressões decorrentes de atividades antrópicas, em especial de grandes centros urbanos como Lisboa, e de atividades portuárias, “serão ainda pressões de relevância as causadas pelas alterações de regime de caudais e dos efeitos decorrentes do não cumprimento da Convenção de Albufeira bem como as associadas ao fenómeno de agravamento das cheias”.

A região hidrográfica integra a bacia hidrográfica do rio Tejo e as bacias hidrográficas das ribeiras de costa, incluindo as respectivas águas subterrâneas e águas costeiras adjacentes e, ainda, o aquífero Tejo-Sado, conforme Decreto-Lei nº 347/2007, de 19 de Outubro (Relatório das Questões Significativas da Gestão da Água. Região hidrográfica do Tejo, 2009. p. 3).

Segundo a Resolução do Conselho de Ministros n.º 52/2016, que aprova os Planos de Gestão de Região Hidrográfica de Portugal Continental para o período 2016-2021, a Região Hidrográfica do Tejo e Ribeiras do Oeste (RH5A) é uma das oito Regiões Hidrográficas portuguesas. É uma região hidrográfica internacional com uma área total em território português de 30 502 km<sup>2</sup> e integra a bacia hidrográfica do rio Tejo e ribeiras adjacentes, a bacia hidrográfica das Ribeiras do Oeste, incluindo as respetivas águas subterrâneas e águas costeiras adjacentes, conforme o disposto no Decreto -Lei n.º 347/2007, de 19 de outubro, alterado pelo Decreto -Lei n.º 117/2015, de 23 de junho (RH 5A), segundo a Associação Portuguesa dos Recursos Hídricos (Mapa 1).

Mapa 1. Regiões e Bacias Hidrográficas Portuguesas com destaque para RH 5A.



Fonte: Agência Portuguesa do Ambiente. (2017). Mapa Interativo.

Compete às Administrações de Região Hidrográfica a elaboração de Planos Especiais de Ordenamento do Território que regulamentam e salvaguardam os recursos hídricos em um regime de gestão compatível com a utilização sustentável do território.

Em razão de os dois projetos em estudo (PGD1 e PGD2) implicam a utilização dos recursos hídricos, torna-se necessário fazer referência à **bacia hidrográfica** do rio Tejo como unidade de planeamento e, consequentemente, o que se tem elaborado em termos de ocupação desse território onde o recurso hídrico é de interesse comum.

Esta bacia hidrográfica conta com aproximadamente 81.500km<sup>2</sup>, tendo, portanto, uma heterogeneidade demográfica e socioeconómica assinalável (Relatório das Questões Significativas da Gestão da Água. Região hidrográfica do Tejo, 2009).

Os usos múltiplos desse recurso, que muitas vezes implicam conflitos de interesse e disputa pela utilização do território da bacia hidrográfica também estão associados a ambos os PGDs citados nesta pesquisa, visto que se servem do rio para a finalidade do transporte.

A bacia hidrográfica (Mapa 2) à qual pertence a área de abrangência do território da Trafaria é a bacia hidrográfica do Tejo, especificamente a região do baixo Tejo, principal rio da península ibérica, conforme denominado pela Associação Portuguesa dos Recursos Hídricos, que tem como instrumento de gestão o *Plano de Gestão de Região Hidrográfica (PGRH) do Tejo*, criado pela *Directiva Quadro da Água* (DQA) da União Europeia (2000/60/CE).

Contemplada pela Lei da Água (Lei n.º 58/2005, de 29 de dezembro e Decreto-Lei nº 77/2006, de 30 de março, e pelo *Plano Nacional da Água* (PNA) que abrange a totalidade do território português, a bacia hidrográfica tem natureza transfronteiriças. “A bacia hidrográfica do Rio Tejo cobre um total de mais de 80 500 km<sup>2</sup>, dos quais 24.650 km<sup>2</sup> são em Portugal, o que representa mais de 28% da superfície do Continente Português” (Associação Intermunicipal de Águas da Região de Setúbal. Site oficial. Disponível em <http://www.aia-regiaoetubal.pt/>).

Mapa 2. Bacia hidrográfica do rio Tejo, na península ibérica.



Fonte: Disponível em <http://fcsseratostenes.blogspot.pt/2015/03/ponto-de-vista-sobre-o-terminal-de.html>

O rio Tejo, “rio de memórias e saberes”, conforme batizado pela Associação dos Amigos do Tejo, revela parte importante da história de Portugal: desde a formação e organização do País e a preparação dos Descobrimentos portugueses até o desenvolvimento sociocultural da bacia hidrográfica onde se localiza a capital portuguesa.

Conhecer o rio Tejo é entender porque se pretende a concessão do título da cultura “Avieira”, a Patrimônio Nacional e Patrimônio Mundial da UNESCO, conforme projeto de candidatura apresentado pela Sociedade de Geografia de Lisboa (Relatório das Questões Significativas da Gestão da Água, 2009).

É o rio de maior zona úmida portuguesa e uma das zonas úmidas mais importantes da Europa. Segundo o Relatório das Questões Significativas da Gestão da Água (2009), a área de jurisdição da Região Hidrográfica do Tejo tem 27.556km<sup>2</sup> e uma população de 3,8 milhões de habitantes.

Observa-se aqui um modelo de gerenciamento constituído por comitês de bacias hidrográficas e agências reguladoras de recursos hídricos que poderiam facilitar a mobilização, organização e participação da sociedade na discussão de problemas



comuns e na formulação de possíveis soluções para o gerenciamento e a proteção dos recursos hídricos.

Contudo, torna-se importante garantir a participação social com representações da sociedade civil nas diferentes esferas governamentais (Freguesias, Municípios, Concelhos, Distritos, Governo Nacional e Bacia Hidrográfica), além da participação do setor empresarial para que a gestão participativa possa se tornar mais efetiva e qualificada, contribuindo assim para a tomada de decisões a respeito da utilização dos recursos naturais e da utilização do solo e da água, visto a legitimidade dessas instâncias como arena para promoção do debate e troca de informações.

Tendo como unidade de planejamento a bacia hidrográfica e o sistema de gerenciamento da região hidrográfica do Rio Tejo (RH5), seu arranjo institucional e suas possíveis formas de gestão participativa, de acordo com modelo utilizado em Portugal, poderiam ser mais bem aproveitadas para a inclusão social e os necessários diálogos entre os diversos níveis de governo, visto que se trata de uma bacia hidrográfica binacional, tendo suas nascentes em Espanha.

Entretanto, ressalta-se a relativa dificuldade em se fazer representar o poder local de Portugal (Concelhos) na bacia hidrográfica, visto que a bacia do Tejo abrange 94 Concelhos, sendo 20 da Região Alentejo, 30 da Região Centro e 44 da Região de Lisboa e Vale do Tejo. A importância de garantir e promover a cooperação intermunicipal torna-se ainda mais desafiadora tendo em conta a multiplicidade e, até a sobreposição de instrumentos de ordenamento e de gestão da região hidrográfica do rio Tejo.

### 5.3. Espaço marinho e estuário do Tejo

O Despacho nº 32.277/2008, de 18 de dezembro, determina a elaboração do **Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo (POEM)** como parte integrante da Estratégia Nacional para o Mar (ENM), aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros nº 163/2006, de 12 de dezembro. Conforme o então presidente do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM), Miguel Sequeira:

Os instrumentos de gestão territorial existentes a nível nacional têm um enfoque essencialmente na vertente terrestre, não contemplando a vertente marítima ou não considerando o âmbito multidimensional do mar, isto é, o fundo, a coluna de água, a superfície, o litoral e a atmosfera, pelo que importa regular esta matéria de forma coerente e articulada (Sequeira, POE – TEJO, 2009, p. 54).

Ainda que o Plano de Ordenamento do Espaço Marinho não esteja sobreposto ao Plano de Ordenamento do Estuário do Tejo, existem esforços governamentais para a articulação desses dois instrumentos de gestão territorial visando o adequado planeamento das zonas costeira e do estuário ao qual o rio Tejo está vinculado.

É de competência da Administração de Região Hidrográfica do Tejo a elaboração do **Plano de Ordenamento do Estuário do Tejo** (POE-Tejo), publicado em 2009, que inclui a Orla Estuarina com 500m de terra ao longo do estuário, ressaltando a importância desse ambiente que concilia ecossistemas aquáticos e terrestres com especificidades ambientais, sociais, económicas e culturais. Referindo-se aos estuários, o geógrafo Orlando Borges ressalta:

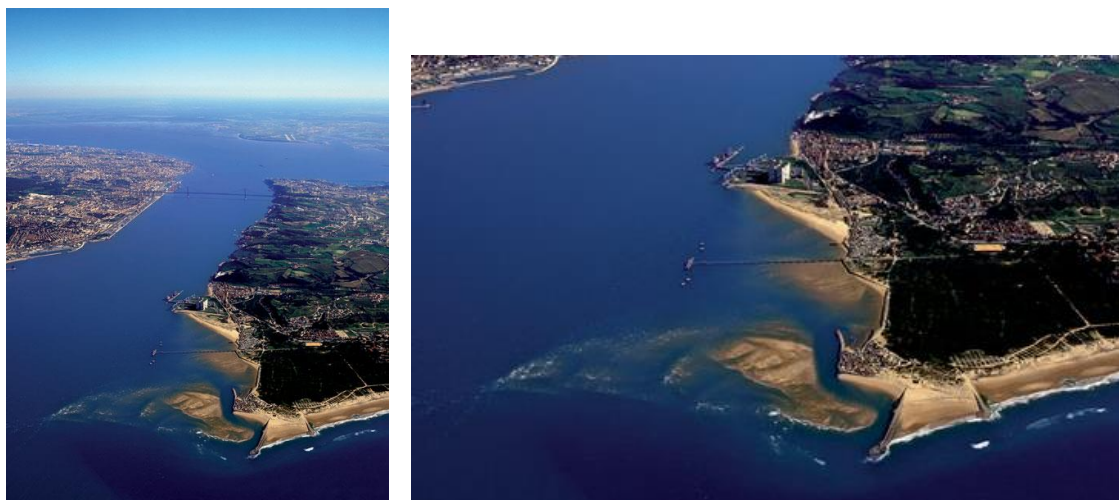
Os estuários são locais estratégicos, quer do ponto de vista biológico, quer do ponto de vista humano. Tradicionalmente são áreas onde se desenvolve actividade portuária, encontrando-se associados à instalação dos principais portos de navegação, acolhendo na sua envolvente, áreas urbanas, que também determinam a forte pressão a que se encontram sujeitas as zonas estuarinas (Orlando Borges, Presidente do Instituto da Água. Plano De Ordenamento Do Estuário Do Tejo. Saberes e Reflexões. POE - Tejo, 2009).

Caracterizando uma vasta diversidade biológica e estando integrado nos Corredores Estruturantes Primários da Rede Ecológica Metropolitana, o **estuário do Tejo** é considerado uma das mais importantes zonas úmidas da Europa, com destaque para a fauna estuarina (Ferreira; Poe - Tejo, 2009) agregando 19 habitats (Anexo I da Directiva Habitats).

O estuário do Tejo, o maior estuário da Europa Ocidental, desempenha um papel fundamental para a conservação da natureza e da biodiversidade, para a manutenção de condições de elevada produtividade biológica, incluindo espécies com interesse comercial, como elemento de muito elevado valor paisagístico e atractividade para o desenvolvimento de actividades culturais, recreativas e de lazer e como suporte de diversas e importantes actividades económicas, incluindo as inerentes à implantação do porto de Lisboa, de importância geo-estratégica de

âmbito supra-nacional (Plano de Ordenamento do Estuário do Tejo. Saberes e Reflexões. Administração da Região Hidrográfica do Tejo, 2010).

Foto 3. Estuário do Tejo e frente Atlântica.



Fonte: Estuário do Tejo, imagem pública, internet (2015).

O rio Tejo, ao longo do século XX, sofreu grande pressão antrópica, tendo abrigado megaprojetos de caráter industrial, tanto na margem norte quanto na margem sul. Grande partes dessas zonas encontram-se hoje desativas como destaca Ferreira (2010, p. 35):

As margens do Tejo, na Península de Setúbal, caracterizam-se por seu turno pelas vastas zonas industriais que marcaram a vida económica da AML ao longo do século XX e se encontram hoje parcialmente desactivadas, libertando vastos territórios com potencial para desenvolvimento de novas actividades mas ao mesmo tempo levantando o delicado problema dos passivos ambientais e da contaminação dos solos (Ferreira, 2010, p. 35).

No caso do ordenamento do espaço do mar em articulação com o ordenamento do estuário do Tejo, o presidente da Junta da Freguesia da Costa da Caparica destaca a histórica relação cultural entre as atividades humanas desenvolvidas na foz do Tejo, na Trafaria, e aquelas desenvolvidas no mar da Costa da Caparica, em especial as atividades de pesca, navegação, esportes aquáticos, turismo e lazer. O presidente ressalta a contribuição do Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo para o Plano Diretor Municipal no trecho a seguir:

A zona deveria ser estudada de forma estratégica, valorizando sua frente atlântica. Deveria haver um diálogo maior que seguisse e contribuísse com o Plano Diretor Municipal (Entrevista com o presidente da Junta da Freguesia da Costa da Caparica, 2015).

#### 5.4. Trafaria Sítio

Com a colaboração do Prof. Carlos Barradas Leal, autor do livro *OuTrafaria*, entre outros artigos sobre a história da Trafaria, do Prof. Francisco Silva, do Centro de Arqueologia de Almada e a partir da oportunidade oferecida pela Câmara Municipal de Almada em parceria com a União de Freguesia Caparica e Trafaria, foi possível o desenvolvimento de atividades de reconhecimento da área abrangida pela freguesia da Trafaria.

Em relação ao contexto histórico e arqueológico do território foram realizados conjuntamente o levantamento de dados para a elaboração deste capítulo. Acerca da localidade da Trafaria, Leal (2014a, p. 8) explica: “O sítio a que hoje chamamos Trafaria era um lugar longínquo, apenas areal, rio, e eventualmente alguma vegetação”.

Para compreensão mais aprofundada do território estudado e das regiões mais afetadas pela implantação do PGD 1 e possivelmente as mais afetadas caso o PGD 2 seja implantado na Trafaria, considerou-se pertinente apresentar o Mapa 3, onde podem ser observados os bairros da Trafaria, Torrão I e II e Cova do Vapor (Mapa 3).

Mapa 3. Vista aérea da Trafaria com Centro Urbano, Torrão e Cova do Vapor.



Fonte: Google Earth.

Torna-se importante apresentar o histórico de ocupação e os principais momentos e contextos sociopolíticos pelo qual a Trafaria passou e os reflexos desse histórico no território e na relação de seus habitantes com ele, tendo atenção ao percurso desde as origens da comunidade até a formação de seus atuais traços identitários.

Dias (2013, p.18), em “Caparica: o passado arqueológico da freguesia”, ressalta os vestígios arqueológicos Paleolíticos em Brielas, “correspondente a um antigo terraço fluvial”, sendo as mais antigas indicações pré-históricas da Trafaria.

O histórico de ocupação da Trafaria pode ser estudado como território e sítio, facilitando a percepção mais apurada a respeito da identidade dessa comunidade. O sítio atual ao qual chamamos Trafaria era, portanto, um areal longínquo, com pouca vegetação e algumas cabanas onde reinava o vento. Não foi por acaso a construção de dois moinhos situados junto ao rio nessa localidade. O que se encontra de registro sob o nome Trafaria, muitas vezes pode se referir não especificamente à essa localidade (Trafaria sítio), mas uma grande região que abarca todo o vale do Ribeiro e segue até o Convento dos Capuchos (Trafaria território) (Leal, 2014a).

A Trafaria nasce “à sombra” de Murfacém, que era a povoação importante. O local plano, na beira do rio, onde hoje está estabelecida a localidade histórica, era um grande areal.

Fotos 4 e 5: Bairro de Murfacém, onde nasce a Trafaria.



Fonte: Pesquisa de campo (2015).

A Trafaria sítio está localizada entre a encosta de Murfacém e a elevação da Raposeira, e foi nesse local que, em 1565, o Cardeal D. Henrique, a mando de Dom Sebastião ordenou que fossem contruídas as Instalações do Lazareto, “um local para a quarentena das tripulações dos navios provenientes dos locais afetados com a peste”<sup>29</sup>. Assim, foram construídas, nesse sítio, onde anteriormente dominava a ocupação rural com exploração agrícola, quintas e conventos, as primeiras instalações a partir das quais a aglomeração populacional teve seu início.

Foi em 1678 a contrução da ermida, que posteriormente assumiu o nome de “Nossa Senhora da Saúde”, para que pudesse confortar espiritualmente os quarentenários e também aqueles que trabalhavam no “impedimento”. Alguns poucos mais tarde, em 1683 que se deu a instalação do Forte, a primeira estrutura militar junto ao impedimento complementanto, desta forma as funções religiosa e militar para além das funções fiscais e aduaneiras que a Trafaria já comportava.

---

<sup>29</sup> SENADO DA CÂMARA DE LISBOA, Documentos (hemerotecadigital.cm-lisboa.pt) – PT/AMLSB/ADMG-E/02/1495.

Em 1700, não deveriam haver mais que 40 moradores nesse vilarejo, circundado por quintas pertencentes à aristocracia e às ordens religiosas. A população dedicava-se à produção frutífera e hortícola de subsistência. O local foi destinado ao despejo de lixo e resíduos da cidade de Lisboa quando o tempo não permitia que o fosse feito nas águas mais profundas do mar, “fora da barra meia légua” (Oliveira, 1901, p. 615).

Porque na Trafaria a gente era pouca e a consideração por ela menor ainda julgou por bem a Câmara de Lisboa em 1734, que no contrato de limpeza dessa cidade se contemplasse o despejo de lixo e lamas “fora da barra meia légua, todas as vezes que o tempo permitir, e, quando não puder, há de descarregar na enseada da Trafaria (Leal, 2014a, p. 9).

A partir de 1751 o local de quarentena foi reformado, ganhando mais uma utilidade: a de Presídio do Lazareto. Assim, no século XVIII a Trafaria passa de local de quarentena de tripulações vindas “de outras partes que estão impedidas de maldades”<sup>30</sup> a local de envio de sentenciados que estivessem doentes para que pudessem se convalescer antes de embarcar para a Índia, África ou Brasil. Inicia-se nessa altura o estigma de uma localidade destinada ao depósito de tudo quanto era indesejável para a margem direita do Tejo, onde reinava Lisboa, a capital do país.

Foi precisamente por meados do século XVIII que as instalações do Lazareto iniciaram a sua função como Presídio. Afastada o suficiente para não incomodar, próxima o suficiente para controlar, transformava-se a Trafaria em “depósito” de condenados a degredo. Foi esta a marca mais duradoura e conhecida, até hoje associada à Trafaria (Leal, 2014, p. 11).

Foi em 1780 que uma esquadra russa aporta no “resinto ou praya do Hospital da Trafaria” (Arquivo Histórico Ultramarino, 2013, p. 17) e, mesmo no pátio do Lazareto, muitas barracas abrigavam “homens doentes de moléstias ligeiras e doentes agonizando que ocuparam, para além das camas próprias da enfermaria, lonas postas ao chão” (Arquivo Histórico Ultramarino, 2013, p. 17), reforçando na localidade certo estigma de abandono e isolamento.

---

<sup>30</sup> (AML – Livro I do Provimto da Saúde – microfilme 180, 0197, 7 agosto 1565, (PT/AMLSB/PMSCR/01/131)

Entretanto, a atividade da pesca, que até a metade do século XVII se dava apenas enquanto atividade de autoconsumo e era realizada por moradores de fora da comunidade, em tempos de primavera e verão, foi aos poucos se fortalecendo e promovendo uma forte ligação sociocultural entre a comunidade da Trafaria e os povoados da Costa da Caparica, que repartiam as atividades nesse ambiente de foz onde a proximidade com o mar e com o rio proporcionava boas oportunidades de pesca e comercialização da produção.

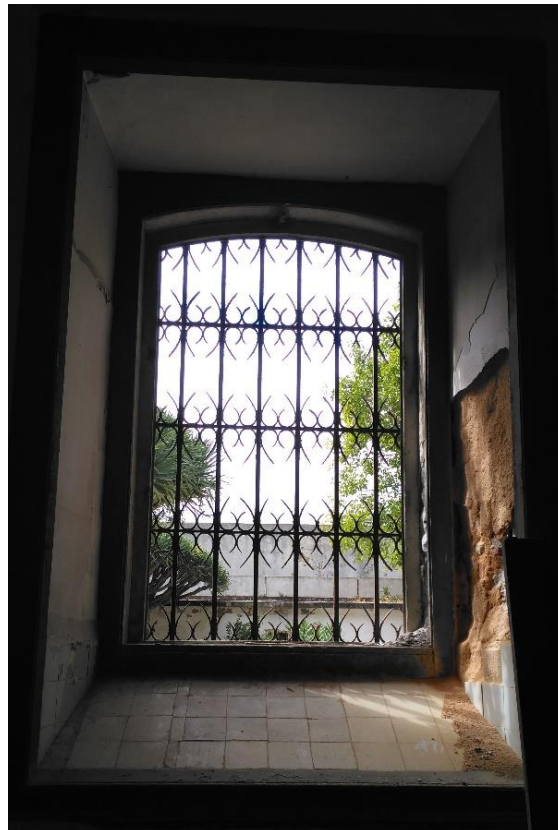
Os produtos de pesca produzidos tanto na Costa quanto na Trafaria eram transportados para Lisboa. Esta importante atividade local, a partir do início dos anos 1800, passa a ser tratada como duas atividades distintas e complementares, a pesca e o transporte do pescado, sendo regulada por políticas distintas.

Os pescadores da Costa realizavam a atividade da coleta do pescado com o uso de redes de arrasto, e trafarienses dedicavam-se à salga e produção do azeite de sardinha e pesca fluvial.

No século XVIII, portanto, acumulando funções de local de quarentena de pessoas e mercadorias e presídio, estabelece-se um cenário de superlotação do Lazareto e projetos para sua ampliação, incluindo a construção de uma Ermida. Sete anos depois, D. Pedro II tomava a iniciativa de adaptar parte das instalações do Presídio do Lazareto para que servisse também como fortaleza militar (Leal, 2014b).

Fotos 6 e 7. Presídio da Trafaria.





Fonte: a autora. Pesquisa de campo (2016).

Foi a partir de 1816, quando o uso do presídio na Trafaria deixou de ser importante em função do contexto político da época e da relocação do Lazareto da Trafaria para o Edifício da Torre de S. Sebastião de Caparica, a Torre Velha, que inicia-se um período de redução da atividade local e abandono dos antigas instalações que seriam pouco a pouco ocupados pela população para uso habitacional e armazenamento.

Paralelamente a esse movimento de valorização do local como instância de lazer, práticas culturais e desportivas, a Gazeta de Lisboa, já em 1820, anunciava a Trafaria como destino para a moenda de cereais vindos de Setúbal e arredores que movimentavam os moinhos locais. Além disso, a industrialização ganha peso na região tendo o pescado como matéria-prima a ser beneficiada para a exportação, como foi o caso das fábricas de conserva de peixe, que contribuíram para a geração de emprego e renda local nos últimos anos do século XIX e provocando, mais uma vez, o afluxo de pessoas de fora.

Entretanto, a partir da independência do Brasil (1822), quando o monopólio de exportação do vinho, entre outras exportações, deixou de existir, e colaborado com as invasões francesas (1807 a 1811), os preços e a produção agrícola caíram, culminando no declínio dos monopólios comerciais e da exportação (Leal, 2012) e na ascensão das atividades relacionadas à pesca comercial, que já crescia desde os anos de 1740 tornara-se cada vez mais uma atividade importante na economia da Trafaria.

Fotos 8 e 9. Praia do Bairro do Torrão, Trafaria.



Fonte: Pesquisa de campo (2014, 2015 e 2016).

Fotos 10 e 11. Praia da Trafaria.



Fonte: Pesquisa de campo (2014, 2015 e 2016).

Em função desse histórico, a Trafaria foi sempre terra esquecida, periférica, muitas vezes ficando de fora das tomadas de decisão administrativas e sendo espaço para a imputação de ações governamentais que desconsideravam a opinião pública local. Esta especificidade contribuiu para a construção de uma identidade aplicada em

solucionar suas próprias adversidades, pouco contando com as instâncias governamentais no apoio às necessidades comunitárias, com as limpezas periódicas de praias, tão comuns em outros territórios do país e com guardadores-salvadores (Leal, 2012).

Outra peculiaridade local, por ser esse um lugar de passagem, espaço de permanência temporária dos que iam e vinham de além-mar, foi a multiculturalidade e o cruzamento de contatos socioculturais diversos. Nesse sentido, os trafarienses estabelecem suas características próprias, para além de contar com sentimentos claros de autonomia e de defesa de suas convicções, a partir de um sentido prático de solucionar questões locais em curto tempo (Leal, 2014a).

Ainda que tenha estado, sob os aspectos sociais, posta à margem, a Trafaria localizava-se em um ponto estratégico em termos militares, tendo em vista a importância da vigilância do principal canal de navegação de entrada marítima para a capital, o rio Tejo.

Foram construídas no território da Trafaria baterias e fortes que não chegaram a ter utilidade em termos de defesa, a não ser no dia 11 de julho de 1831, na altura em que os franceses entraram Tejo a dentro e puseram suas embarcações de frente para Lisboa. Foi então constatada a vulnerabilidade do sistema de defesa e ineficiência do aparato militar, seja por localizar-se distante o bastante do canal para que pudessem assegurar o impedimento da entrada de incursões por água, seja por nunca terem havido incursões terrestres vindas do sul do país que demandassem a utilização de tais baterias e fortes (Caetano, 2014).

Fotos 12 e 13. Baterias e Fortes.



Fonte: pesquisa de campo (2015).

Com o fluxo contínuo local, por causa do aumento no Presídio de Lazareto, o aglomerado populacional da Trafaria cresce, tendo chegado, em 1827, a cerca de 1450 moradores. Neste período aumentavam também o número de epidemias na Trafaria e na Costa, pelo contato dos moradores com aqueles que cumpriam quarentena, mas também de se ter ali terrenos constantemente alagados pela chuva e inundações de marés que promoviam a presença da água estagnada e suas conseqüentes doenças (Leal, 2014a).

Entre maio e julho de 1833, a epidemia de *colera morbus* assolou a população da Trafaria, incluindo os presos, os militares e a comunidade local, forçando que o Governo tomasse certas atitudes relacionadas à melhoria das condições sanitárias e de salubridade (Leal, 2012).

Em maio (de 1833) começaram-se evidenciar alertas próximos da cólera morbus, com a notícia de algumas mortes na Costa. Na ausência do cirurgião foi nomeado um preso, que também era cirurgião, para o serviço de enfermaria, o qual também adoeceu (Leal, 2014b, p. 69).

Além disso, sabe-se que a maior parte dos presos que residiam e tinham famílias na Trafaria cumpriam sentenças políticas. Mesmo entre os militares que compunham aquela sociedade havia indícios de “desafetos a El-Rei Nosso Morador”<sup>31</sup> e soldados eram detidos por “conversas incendiárias e subversivas”, criando um clima de antipatia da população local em relação às atitudes repressivas dos comandantes. Alguns trafarienses foram presos por apoiarem tais atividades revolucionárias. Leal (2014b) revela que “nos primeiros meses de 1832, davam à praia bexigas com propaganda liberal que a tropa de Alexandre Evaristo de Lemos recolhia, detendo os populares que a retivessem e enviando-os ao Juiz de Fora de Almada”<sup>32</sup> (Leal, 2014b, p. 69).

As desavenças políticas no período miguelista, instaladas entre os que conviviam com a realidade local e aqueles que a mando de D. Miguel formulavam as propostas governamentais nacionais, levaram a uma forte militarização de toda a região que

---

<sup>31</sup> AML – Livro I do Provimento da Saúde – microfilme 180,0197,7 agosto 1565, (PT/AMLSB/PMSCR/01/131).

<sup>32</sup> Em atas 2<sup>o</sup>. Encontro sobre Patrimônio de Almada e Seixal. Centro de Arqueologia de Almada.

envolvia a Trafaria, militarização esta destinada a conter a iminente guerra civil muito mais que a conter possíveis guerras internacionais.

No final do século XIV deu-se o início de uma grande afluência da capital portuguesa à praia da Trafaria, e as obras de drenagem do alagado local, bem como as obras de reflorestamento da região, facilitaram o acesso entre a Trafaria e a costa atlântica, transformando as praias da região em locais atrativos à população de Lisboa.

Desde então e até princípios do século XX a Trafaria esteve em manchetes de jornais, revistas e periódicos como local de concorrida estação balnear, tendo recebido figuras públicas e turistas que fomentavam as atividades socioculturais e promoviam a criação de serviços e edificações capazes de acomodar aqueles que vinham não só à passeio, mas já adquiriam imóveis próprios naquele sítio. “A Rainha nossa Moradora com os Príncipes, e o Morador Infante D. Pedro, foram segunda-feira da semana passada à outra banda do Tejo, e se divertiram com a pesca na costa da Trafaria” (Gazeta de Lisboa Occidental, 1837, p. 576).

Seguia-se então um período de reconversão das atividades sociais e econômicas em que as instalações do presídio passaram a se destinar à salga de peixe (particularmente do bacalhau) e, posteriormente, a uma fábrica de adubo a partir dos restos de peixe com a utilização de produtos químicos em especial do ácido sulfúrico. “Esta câmara de chumbo é a maior de que há notícias na Europa, dedicada a este fim”.<sup>33</sup> Em 1878 a fábrica foi fechada a partir de condenação do Conselho de Saúde Pública (Vieira Junior, 1987).

Em 1880, não em decorrência de uma grande obra, mas em decorrência de uma alteração no modelo de crescimento, a Trafaria se transforma em um balneário e vê-se novamente um crescimento na região, mas desta vez um crescimento ordenado, com a implantação de infraestrutura urbana para a população e a decorrente valorização das edificações locais (Leal, 2015).

A Trafaria é hoje um recanto pacato e barato, aonde não chegou ainda nem o luxo das toilettes nem o luxo das roletas... Toda essa costa hoje habitada apenas por pescadores, é susceptível da melhor e mais cómoda transformação. Basta dizer que perto de Lisboa é a única praia onde pode

---

<sup>33</sup> O Parlamento n° 51 de 16 de junho de 1858, p. 2-3.



haver banho de onda. Mas fica por hora muito longe; há muita falta de transporte, não abundam os atrativos (Brasil-Portugal, 1905, n°161, de 1 de outubro, *apud* Leal, 2014).

Posteriormente foram abandonadas essas instalações que permaneceram desocupadas até o início do século XX, quando, em razão das duas guerras mundiais (1913-1918) e (1939-1945) foram reformadas e receberam melhoramentos. Na segunda metade do século XX, foram definitivamente desativadas.

Nesse período, quando era notório o reduzido cuidado com as necessidades básicas sanitárias locais que culminavam em epidemias e os desacordos políticos se instauravam na localidade, o Governo, já em situação desfavorável em relação às forças liberais, não destinava recursos financeiros nem humanos para o local.

A questão ambiental com consequências no setor da saúde somente foi passível de controle quando foram feitas obras de drenagem, secagem e florestação da localidade. Atualmente é possível verificar o plantio dessa vegetação na composição da mata que rodeia a cidade da Trafaria, em especial nas zonas de Santo Antônio, São João e Cova do Vapor.

Foto 14. Vista do largo da igreja.



Fonte: Postal, Museu de Almada. Início do séc. XX

Foto 15. Vista da cidade para o mar.



Fonte: Arquivo pessoal Leal (2015). Início do séc. XX.

Criada pelo Decreto-Lei 12.432 de 1926, de 7 de outubro, a freguesia da Trafaria tinha seu território estendido desde a Trafaria até à Costa da Caparica. Em 1937 as instalações de iluminação elétrica foram concluídas e, entre 1946 e 1948, foi implantada a rede de tratamento de esgotos e fornecimento de água canalizada. A Trafaria despontava como destino turístico como estância balnear.

Se em 1896 a população da Trafaria contava com 1.500 pessoas<sup>34</sup>, em 1940, tinha 1.716 habitantes<sup>35</sup>, e o sentimento de otimismo e esperança começava a surgir. Nessa altura a freguesia contava com o transporte fluvial diário garantido que ligava a Trafaria a Lisboa e a existência de equipamentos urbanos, tais como escola, posto fiscal, estação de saúde e de telégrafo-postal, transportes públicos, além das melhorias realizadas pela Liga de Melhoramentos da Trafaria, constituída em 1920, que organizava atividades de cunho cultural e desportivo.

Entretanto, tendo a Costa da Caparica, localidade vizinha, desde à década de 1930, uma estrutura de comércio local compatível com sua vocação turística e desprovida do estigma de “sítio inóspito e triste” (Diário Ilustrado, 29 de dezembro de 1974), acabou por ser preferida pelos turistas.

A partir da abertura da Ponte Sobre o Tejo, em 1966, atualmente denominada Ponte 25 de abril, os turistas e banhistas que se deslocavam de Lisboa diretamente para as praias da Costa da Caparica, que fortaleceu sua vocação para o turismo e todas as atividades socioeconômicas a ela associadas.

Foto 16. Estrada da Costa.



Foto 17. Praia da Trafaria.



Fonte: Postais impressos, museu de Almada (2014). Início do século XX.

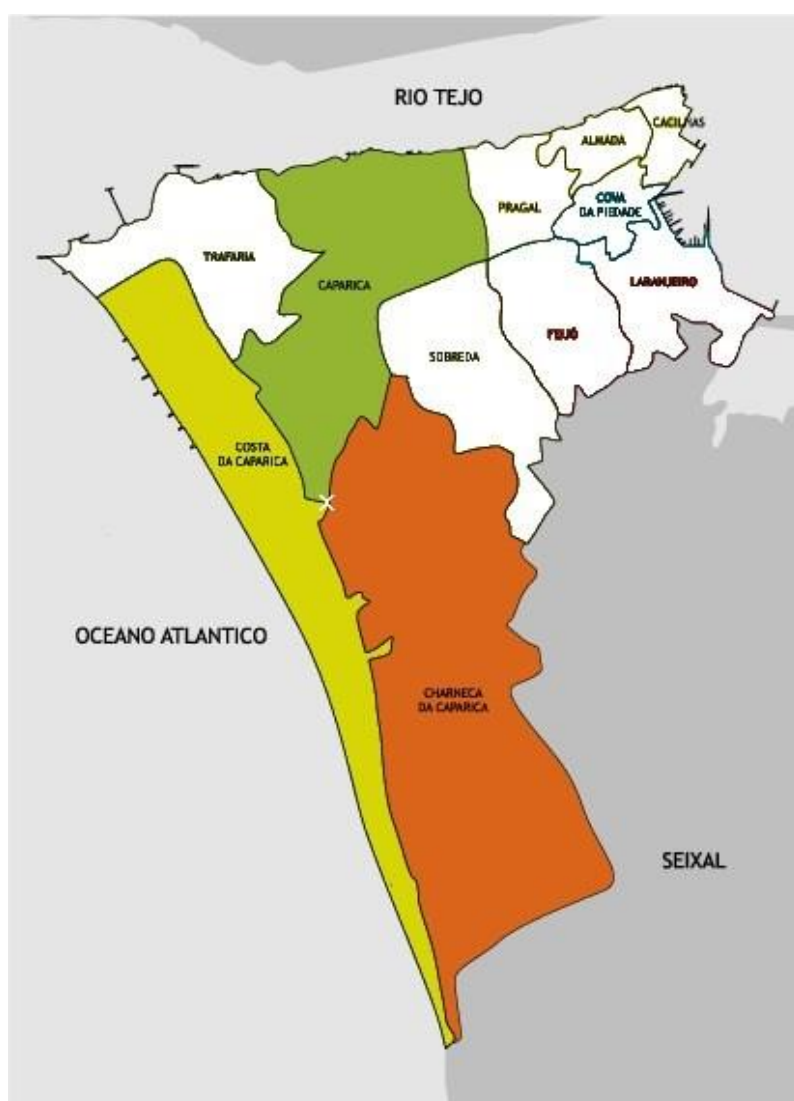
<sup>34</sup> Dados do Censo, Portugal em acordo com a publicação *OuTrafaria*, de Carlos Leal.

<sup>35</sup> Dados do Censo, Portugal em acordo com a publicação *OuTrafaria*, de Carlos Leal.

Já em 1974, com a vitória liberal e a implantação da República, o Presídio deixou de ter funções militares, passando a acolher presos de delitos comuns, em especial presos políticos e, depois do 25 de abril, a então Casa de Reclusão da Trafaria chegou a abrigar detentos do antigo regime, incluindo militares.

A Trafaria sítio conta hoje com uma área de 5,73km<sup>2</sup> de área e com aproximadamente 5.700 habitantes, conforme o Censo 2011 (Mapa 4), dados estes utilizados como base desta pesquisa.

Mapa 4. Localização da freguesia da Trafaria no concelho de Almada.

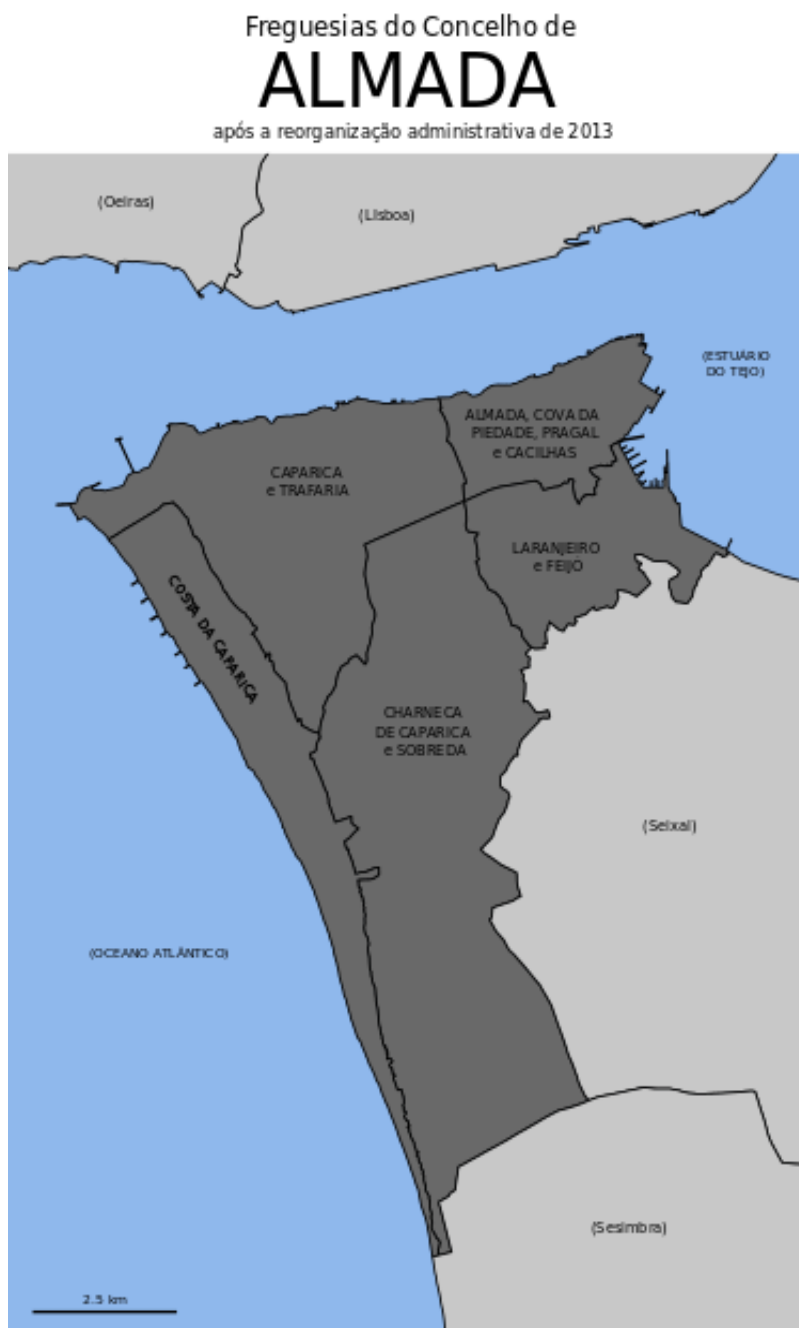


Fonte: Câmara Municipal de Almada (2011).



Entretanto, em 2013, por causa das necessidades administrativas nacionais, a freguesia da Trafaria foi agregada à freguesia de Caparica, formando a partir de então a União das Freguesias de Caparica e Trafaria (Mapa 5).

Mapa 5. Mapa da União das freguesias Trafaria e Caparica.



Fonte: Câmara Municipal de Almada. 2013.

Localizada à margem esquerda do rio Tejo, entre o Bico da Calha e o Portinho da Costa, a Trafaria território encontra-se entre o rio Tejo e o oceano Atlântico, ladeada por dois morros que ainda preservam as matas com suas grandes árvores do reflorestamento dos finais do século XIX e conta com um centro histórico preservado que mantém viva sua história, conforme é possível vislumbrar na foto 18.

A vista da praia da Trafaria é livre para a capital portuguesa, conforme pode ser observada na foto 19, e liga-se com Lisboa por meio do transporte Transtejo, que vem sendo aprimorado de modo a permitir o acesso ao transporte fluvial das pessoas com mobilidade reduzida e articular-se com os demais transportes públicos como os autocarros, metro e comboios. (<http://www.transtejo.pt/clientes/horarios-ligacoes-fluviais/horarios-ligacao-trafaria-porto-brandao-belem/>).

Fotos 18 e 19. Trafaria, passeio litorâneo e embarcações de pescadores.



Fonte: a autora. Pesquisa de campo (2014).

Especificamente na Cova do Vapor, uma localidade com casas em madeira, entre a vila histórica da Trafaria e o mar da Costa da Caparica, encontra-se uma população que tem a pesca como sua principal atividade econômica (Foto 18).

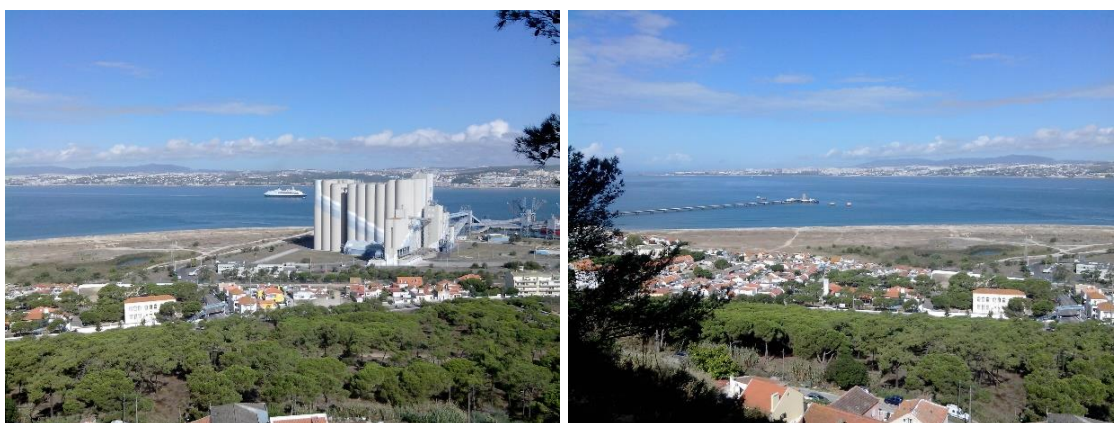
Foto 20: Vista da Cova do Vapor. Do outro lado do Tejo avista-se a Belém, Lisboa.



Fonte: a autora. Pesquisa de campo (2014).

A Mata do Medo, como é atualmente chamada, foi plantada em finais do século XIX e início do século XX e ainda hoje tem como principal função fixar as areias e proteger as terras interiores. Habitat de variados tipos de aves e pequenos animais, a Mata tem interface com o meio estuarino e a zona costeira marinha, dá lugar a nichos ecológicos diferenciados e a uma grande diversidade de espécies aquáticas.

Fotos 21 e 22: Vista da Trafaria a partir da encosta, incluindo a mata. Ao fundo vê-se Lisboa.



Fonte: a autora. Pesquisa de campo (2015).

O espaço do presídio, que acolheu atividades variadas ao longo desses séculos, compõe a identidade local sendo o grande estabelecimento construído na Trafaria. De moradia à suporte para equipamentos de pesca, de viveiros florestais à armazém e

espaço de guarda fiscal o espaço foi se degradando com o passar do tempo, sendo hoje um patrimônio em ruína abandonado desde os anos 1980. Comprado recentemente pela Câmara Municipal de Almada, em 2000, com o intuito de fazer do local um espaço cultural para o fomento do turismo na região, o espaço atualmente acolhe mostras e exposições, ainda que de forma precária, pois sua requalificação segue a passos lentos, mas em boa direção.

Em 2016 o antigo presídio foi reinaugurado como Espaço Cultural, tornando possível atividades de voluntariado e de promoção da participação social para o planejamento de sua utilização. Em entrevista recente, nesse local, foi recolhido o depoimento que se segue, quando foi possível observar nos olhos da moradora a felicidade em entrar no antigo presídio agora convertido em espaço cultural.

Bom, eu era pequena, não posso precisar quantos anos eu tinha, mas tive aqui no presídio um tio preso, na altura ele era militar e foi antes do 25 de abril, e foi apanhado a pregar cartazes contra o governo na altura e, pronto, foi logo preso e veio para aqui. Eu lembro-me de vir aqui para visitas, entrávamos ali para aquela sala que estamos a ver onde as visitas esperavam e, quando estava tempo bom podíamos vir aqui para o jardim, o jardim era lindíssimo porque os próprios presos cuidavam do jardim (Moradora voluntária na biblioteca da Cova do Vapor, entre 40 e 60 anos).

Entre as diversas exposições e eventos, algumas merecem destaque por salvaguardarem a história do território, ressaltarem qualidades paisagísticas e arquitetônicas e promoverem a troca conhecimentos e experiências.

A **Trienal de Arquitetura de Lisboa** permaneceu no local, entre outubro e dezembro de 2016, com a exposição Objeto/Projeto alerta que “do ponto de vista jurídico Lisboa termina no rio Tejo, mas as cidades não são apenas figuras legais. De um ponto de vista arquitetónico Lisboa tem outros limites e é dessa Lisboa que a costa ribeirinha de Almada, a Trafaria, fazem parte” (Guia da Exposição, 2016).

A proposta de Godofredo Pereira é um estudo sobre a costa que vai de Cacilhas da Trafaria até Cacilhas e dos edifícios industriais que foram lá criados e para servir majoritariamente Lisboa. A exposição aborda também as associações criadas ao longo desses anos (Cristina, guia da Exposição Objeto/Projeto. Trafaria. 2016).

Foi em outubro também que a **Exposição: O Vinho. Antigo Presídio da Trafaria** abriu as portas do antigo presídio para a comunidade trafariense e seus turistas. Concomitantemente à **Exposição O Presídio e a Trafaria: 450 anos de História** foi inaugurada e afirmada a Trafaria como patrimônio, revelando parte de sua origem, a cidade como defesa de Lisboa, os papéis de suas praias ribeirinhas ao longo desses 450 anos de história, a história da pesca, dos transportes e das indústrias. Os benefícios da localização geográfica da cidade são reconhecidos na exposição e a utilização do presídio como espaço cultural, em 2016, já não é mais sonho impossível.

Fotos 23 e 24. Preparativos e Exposições e no Antigo Presídio da Trafaria.



Fonte: a autora. Exposição: O Antigo Presídio e a Trafaria: 450 Anos de História. (2016).



Fotos 25 e 26. Exposições no antigo presídio da Trafaria.



Fonte: a autora. Exposições: O Vinho. Antigo Presídio da Trafaria e Odjeto/Projeto (2016).

Em junho de 2016, um grupo de voluntários cria a **Plataforma Trafaria**<sup>36</sup>, com o objetivo de promover a prática da participação social a partir da arte, educação e voluntariado e “responder a situações problemáticas da vida na comunidade”. Estendendo suas atividades até os dias atuais. Entre os dias 22 e 29 de outubro de 2016, a Plataforma Trafaria abre as portas do Edifício 3 do antigo presídio e instala no local projetos artísticos, workshop de construção, atelier de costura, oficinas de artes e uma rádio (87.8 kHz) que transmitiu durante estes dias entrevistas e programação destinada a mostrar as atividades e sonhar o território futuro.

<sup>36</sup> O resumo do projeto pode ser encontrado em <https://plataformapis.wordpress.com>.

Fotos 27 e 28. Projeto Plataforma Trafaria - Organização Social e ocupação do Antigo Presídio da Trafaria.



Fonte: Plataforma Trafaria e Debates Participativos de Planejamento e Organização da Sociedade Civil: Antigo Presídio da Trafaria (2016).

Fotos 29 e 30. Projeto Plataforma Trafaria - Organização Social e ocupação do Antigo Presídio da Trafaria



Fonte: A autora. Fórum de Participação Social - Antigo Presídio da Trafaria (2016).

Atualmente as atividades de convívio e vizinhança acontecem especialmente ao longo da zona ribeirinha e da praça principal, onde se encontra a igreja de São Pedro, a Biblioteca da Trafaria, inaugurada dia 07 de outubro de 2014, o Mercado e as áreas de restauração, onde se desenvolvem atividades de lazer, troca de informações de interesses comuns e as principais festividades que ocorrem na estação do verão (Festas populares: 12, 24 e 29 de junho; Festa da Vila: 1 a 9 de julho; Festa do peixe e do marisco: julho).

Mais recentemente o antigo presídio da Trafaria tem dado lugar para atividades relevantes da comunidade, sobretudo para o fortalecimento de associações locais de moradores. Segundo Relatório de apoio técnico do LNEC para elaboração do programa preliminar do Terminal de Contentores da Trafaria (2013), é recorrente o uso da rua e zonas ribeirinhas para o desenvolvimento de atividades sociais e de lazer, destacando-se a cultura de vizinhança presente na freguesia.

## **6. Formação da Identidade da comunidade da Trafaria**

A Trafaria, com seu patrimônio pré-histórico, histórico e paisagístico, é um território situado em um ponto estratégico da margem sul do Tejo, localizado em frente a um dos principais cartões postais do país, a Torre de Belém, entretando, tem sido menosprezado em termos de políticas públicas por parte do poder central que se se atém à margem norte do rio Tejo, onde estão localizados os principais pontos turísticos de Lisboa.

Historicamente marcado pelo descarte de lixo e de pessoas com ideias mal acomodadas ou impróprias para outras margens, serviu, como citado, de depósito de mercadorias e tripulações em quarentena, ainda no século VXI, de depósito de lixo e lama no século XVIII. Servindo novamente como depósito de intenções de implantar no local megaprojetos rejeitados pela capital, Lisboa, ou pela margem direita do rio, é possível que os moradores da Trafaria façam um paralelo entre estes fatos históricos e os fatos atuais.

A principal praia fluvial da Trafaria abriga hoje o Terminal Cerealífero, construído em uma escala muito desproporcional diante da que embasa a cidade e desagrada a



grande maioria dos moradores que não se identifica com o megaprojeto e suas atividades. Conforme Leal (2012, p. 35), na Trafaria há um estigma de local de rejeição:

A Trafaria caracteriza-se pelo afastamento e distância, sofrendo consequências inerentes: no concelho de Almada era a terra mais afastada para noroeste; relativamente a Setúbal, nada significava; vista de Lisboa a Trafaria só existia por ser lugar distante (trânsito de indesejáveis, local de fronteira).

Sua população apresenta atualmente dificuldades econômicas maiores quando comparadas a outras regiões do Concelho de Almada, segundo o Relatório de monitorização da área urbana simples de Trafaria. Referente ao perfil socioeconômico, o Relatório produzido pela Câmara de Almada, em 2013, revela que “estamos perante uma população com maiores dificuldades econômicas comparativamente a Almada e Cacilhas, a que se junta a incerteza no futuro. Verifica-se ainda uma percentagem significativa de questões de titularidade das propriedades por resolver” (Relatório de monitorização de operação de reabilitação da área de reabilitação urbana simples de Trafaria, 2013).

Ao longo de sua história se caracterizou como local de passagem e, por se tratar de uma localidade portuária, promovia o inevitável contato com diferentes formas de cultura, o que, aliado ao fato de ser uma terra marginalizada em termos políticos e sociais, acabou por criar uma identidade local que está associada ao pragmatismo e à autonomia em relação à sua prática para ultrapassar as dificuldades e enfrentar desafios, criando soluções de forma a não depender do poder administrativo externo, sejam eles administrativos, militares ou religiosos. Talvez tenha feito do estigma sua força.

Ali, onde o vento e a areia indicam ser local de passagem, de constantes alterações, as ruas têm nomes e são tratadas por “veias” e “artérias” por Soares (1986), autor de *Trafaria e sua Toponímia* (1986), que faz alusão à importância dos moradores da região que fundaram comércios, clubes de música e teatro ou fomentaram movimentos sociais capazes de contribuir para a formação da identidade do povoado.

Na Trafaria, sua população reduzida e com estilo de vida pacato destaca lideranças e se reconhece na movimentação social, independente de interesses exógenos aos da comunidade, alheios a opiniões de outras terras e, de certa forma,

fechados em seus firmamentos, que, se valorizados, ampliam sua autoestima e sua relação com o ambiente que os acolhe.

Ressalta-se que a pesca sempre constituiu um fator de afirmação identitária a ter em conta na área de implantação dos projetos analisados, e o território destinado a eles é considerado sensível do ponto de vista social, conforme destaca Leal (2014b, p. 34):

O peixe contribuiu sempre para a sobrevivência da população, ora como subsistência, ora como economia complementar, noutras ocasiões como objeto de distribuição para Lisboa. Conforme as épocas, outras atividades deixaram a sua marca: agrícola, militar/prisional, sanitária/aduaneira, balnear. A pesca, contudo, foi traço constante.

É possível verificar a malha urbana trafariense e sua estrutura reticulada a desenvolver-se de forma a proporcionar a vista para o rio a partir de seus eixo principais. Tais eixos, que desenvolvem-se perpendicularmente em relação ao rio, cruzam-se com as linhas paralelas, proporcionando assim uma abertura panorâmica do estuário do Tejo e a entrada da luz na vila. É possível verificar também a localização do Terminal de Contentores da Trafaria e sua escala em relação à vila e sua edificação.

Foto 31. Vista aérea da Trafaria – Malha Urbana.



Fonte: A-Sul – Blogue ambientalista da margem sul (set.2005).

## 7. Projetos de Grande Dimensão da Trafaria

Para o desenvolvimento desta tese foram analisados dois projetos de grande dimensão, o PGD 1 e PGD2, que serão brevemente apresentados a partir da percepção do Trafariense, suas experiências e expectativas, contando com depoimentos<sup>37</sup> e com a análise dos dados quantitativos.

Ambos os megaprojetos são do tipo industriais portuários que ocupam a faixa ribeirinha da freguesia pesquisada. Ambos os terminais preveem a utilização dos recursos hídricos com a finalidade portuária e de navegação, concorrendo com outras atividades que utilizam o recurso hídrico na região, em especial a pesca, o turismo aquático e os esportes marinhos. Ambos os projetos tomam por base a confirmação do território como região industrial e, assim, conflituam com o modelo de desenvolvimentos previsto para região quando se toma por referência os planos de ordenamento territorial citados no cap. 6.

Em termos de percepção de impactes socioambientais, no caso deste estudo, de acordo com a *Escala de Magnitude de Impactes Sociais* proposta pelo LNEC (Quadro 2), tanto a implantação do Terminal Cerealífero da Trafaria, por sua principal atividade de transporte de grãos, quanto a implantação do Terminal de Contentores, que destina-se, principalmente, ao transporte vinculado à importação e exportação de mercadorias, podem ser classificados como megaprojetos de infraestrutura, industriais e de caráter ponteadado de especialização técnica limitada (PL), ocupando um território com nível de heterogeneidade social reduzida (R) da comunidade local.

A respeito dos tipos de conflitos (cap.2.3), para o estudo de caso desta tese, puderam ser observados indicativos de diferentes conflitos expressados no discurso proferido pela população diretamente afetada no decorrer da pesquisa de campo, a partir dos inquéritos e entrevistas (cap. 9).

A seguir serão apresentados os potenciais conflitos encontrados nas falas dos entrevistados ao longo desta pesquisa resultantes da proposição dos megaprojetos:

---

<sup>37</sup> Os principais depoimentos dos trafarienses encontram-se no Anexo 6 dessa tese.

- Mobilização e desmobilização de mão de obra no momento da construção do megaprojeto e implicações socio-econômicas locais.
- divergências de interesses.
- conflito fundado em incertezas e receios relacionados aos impactos sociais e ambientais.
- conflitos relacionados ao modelo de desenvolvimento que a obra pressupõe e a reivindicação de modelos alternativos.
- conflito de procedimento referente à localização territorial para a implantação da obra.
- conflito relativo à transparência de dados, informações e procedimentos, entre outros.

Pelo fato de a água estar relacionada ao principal motivo de ocupação e desenvolvimento daquele território, a relação estabelecida entre a comunidade e o lugar se dá especialmente a partir da proximidade com o rio e com o mar. Nesse sentido a implantação de Projetos de Grande Dimensão (PGD) que utilizam os recursos hídricos na execução de suas atividades geram ou agravam conflitos de interesse resultantes da concorrência e da incompatibilidade dos usos múltiplos dos recursos hídricos.

Assim, tornou-se fundamental a compreensão dos processos de ocupação do território da Trafaria pelas obras de grande dimensão ali implantadas, incluindo a responsabilidade pela gestão de resíduos produzidos no decorrer de suas atividades, assegurando as operações de prevenção, redução, reutilização, reciclagem, valorização e eliminação, nos termos do Decreto-Lei n.º 178/2006, de 5 de setembro, com a redação que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 73/2011, de 17 de junho, visto as prováveis alterações socioambientais decorrentes de megaprojetos que afetam a relação dos habitantes locais com seu ambiente, com as atividades econômicas locais e consigo próprio.

As características físicas, mas também as atividades e funções, os significados e os símbolos, compõem o território, território este, portanto, fluido, em constante mutação, vinculado à percepção de seus povos e formados a partir deles. Está em

diálogo constante com os corpos que o habitam e em processo contínuo de adaptação em suas memórias e sonhos (Proshansky, 1983; Relph, 1976).

Geralmente um PGD demanda uma interseção de diferentes instâncias administrativas territoriais com as suas atribuições e competências específicas, sendo sempre recomendada uma especial atenção ao diálogo institucional e uma governança de multiníveis ao longo de todo o desenvolvimento do projeto, desde a sua concepção até à sua concretização e exploração e sua desativação.

Dessa maneira, o presidente da Junta da Freguesia da Costa da Caparica afirma: “A zona deve ser estudada de forma estratégica, valorizando sua frente atlântica. Deve haver um diálogo maior que siga e contribua com o Plano Diretor Municipal” (Entrevista com o Presidente da Junta da Costa da Caparica, abril 2015).

### **7.1. Terminal Cerealífero da Trafaria (PGD1) e seus Impactes Socioambientais**

A Trafaria era considerada lugar das crianças virem para praia. Após essa obra (os Silos) os velhos é que ficaram na Trafaria. Meus filhos não compraram casas aqui, na própria terra (Moradora, auxiliar educativa, entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

Foi em julho de 1980 que um consórcio liderado pela empresa Mota Engil iniciou a execução da obra de construção civil dos Silos sobre o terrapleno que incluiu um grande aterro e movimentação de solo para sua adequação ao local. O Silo foi construído em três anos e é composto por quatro conjuntos de células cilíndricas de 72m de altura e ainda uma torre de 82m de altura.

Foto 32. Terminal Cerealífero da Trafaria.



Fonte: Silopor – Empresa de Silos Portuários, Terminal Cerealífero e seus Silos (2015). Disponível em <http://www.silopor.pt/styled-2/index.html>.

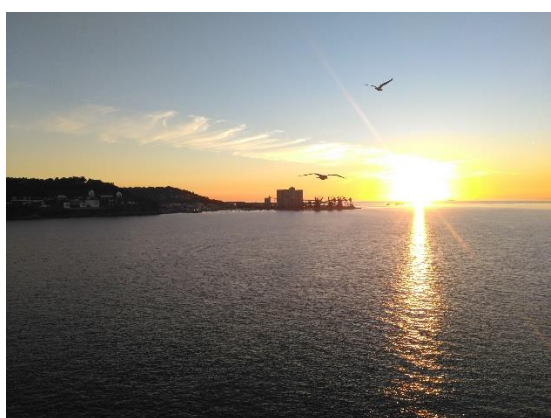
O terminal inclui ainda o centro de pesagem, a torre de expedição e um edifício. O valor final da empreitada foi de 10,8 milhões de euros. É considerado como um dos mais modernos terminais de águas profundas localizado na Europa Ocidental. Recebe os maiores navios graneleiros do mundo, tendo capacidade para 200 mil toneladas de cereais. O complexo destina-se a receber os maiores navios graneleiros do mundo e trabalha na armazenagem, distribuição e *transshipment*<sup>38</sup> de cereais<sup>39</sup>.

---

<sup>38</sup> Transferência de mercadorias ou produtos de um meio de transporte ou veículo para outro, no decorrer do percurso da operação de entrega (Disponível em [proimports.com.br](http://proimports.com.br)).

<sup>39</sup> Informação de Silopor - Empresa de Silos Portuários.

Fotos 33, 34, 35 e 36. Silos do Terminal Cerealífero da Trafaria.



Fonte: a autora. Pesquisa de campo (2014).

Torna-se pertinente apresentar o megaprojeto, assim como as opiniões sobre a implantação do Terminal Cerealífero (PGD1), para embasar a análise da percepção dos impactos revelados pela população diretamente afetada pela obra que, no caso desta pesquisa, foi considerada a população da freguesia da Trafaria. Foram identificados argumentos favoráveis e contrários relativamente ao megaprojeto enquadrados aqui em duas visões abaixo descritas.

#### a) Visão favorável ao Megaprojeto

Segundo os grupos que apoiaram a implantação do Terminal Cerealífero na Trafaria, em especial os proponentes e grupos empresariais interessados na construção da obra, esta é reconhecidamente um moderno e eficiente terminal de águas profundas, capaz de servir o mercado nacional e internacional efetuando operações de carga e descarga de cereais com elevados níveis de rendimento a partir da utilização de



equipamentos tecnológicos capazes de proporcionar em simultâneo a descarga de três tipos diferentes de produtos. Sua localização se deve à profundidade do leito do rio que no terminal dispõe de um calado máximo de 51 pés, podendo assim ser utilizado por navios graneleiros de grande porte para o descarregamento de 25.000 toneladas/dias para efetuar operações *transshipment* internacionais.

b) Visão contrária à existência da obra na localidade

Nas argumentações daqueles que se opõem à obra, os Silos estão muito longe de qualquer escala na paisagem suportável pela Trafaria e ocupam uma área desproporcional em relação às dimensões e à tipologia da estrutura urbana, além de estarem localizados de forma que intercepta a ligação da cidade com a zona de maior razão de sua existência: o rio e o mar. De acordo com os depoimentos coletados de seus moradores, coloca em risco a saúde e o bem-estar da população. É o que comenta um dos moradores locais:

Há anos que a população local se manifesta contra a permanência da empresa Silopor, na Trafaria, não só devido ao barulho que a constante circulação de camiões de transporte de cereais provoca, mas também por causa do pó levantado pelos mesmos (Entrevista com Ana Cristina Fernandes, 15 de março de 2007, a um Jornal da Região).

## **7.2. Terminal de Contentores (PGD 2) e seus *Impactes Socioambientais***

Eu já fui estivador, sei bem que se o Terminal de Contentores vier para a Trafaria metade dela desaparece... desde o centro até a praia iria desaparecer... assim como a praia. Os terminais de contentores são gigantes, tanto em extensão como em altura, deixaria de haver vista para Lisboa. (Morador, reformado, vive na Trafaria há mais de 30 anos)

O segundo Projeto de Grande Dimensão estudado foi o Projeto do Terminal de Contentores da Trafaria, em fase de estudo de locação, que tem entre as alternativas sua instalação no território da Trafaria, tendo gerado grande debate em nível nacional e fomentado movimento social por parte da comunidade trafariense, mais acirradamente a partir do ano de 2012, quando iniciou-se este estudo.



Nos termos e para os efeitos previstos no artigo 2º e no artigo 151º da Portaria nº 701-H/2008, de 29 de julho, o Terminal de Contentores da Trafaria, de responsabilidade da Administração do Porto de Lisboa, S.A. (APL), enquadra-se, conforme anexo II, que classifica a obra, como item XII – Obras Portuárias e de Engenharia Costeira. O Programa Preliminar do empreendimento define os objetivos, as características orgânicas e funcionais e os condicionamentos do projeto, como também os custos e prazos de execução a serem observados.

Pretende-se que o TCT tenha uma capacidade de referência final de 2 milhões TEU/ano, com cotas operacionais inferiores a -16,5m (ZH) e um cais com comprimento da ordem de 1500m e dimensionado para operar em fundos com cotas até -8,0m (ZH), supondo assim uma dimensão quatro vezes maior que a totalidade de portos atualmente instalados na grande Lisboa. O período de vida útil do empreendimento é de 100 anos. O projeto configura-se por uma ação que ocupará uma área entre 200 e 300 hectares de plano de água (parte marítima/fluvial) e de terra (parte terrestre).

A parte marítima/fluvial seria constituída por três grandes elementos funcionais:

- 1) corredor ou canal de acesso de navios e barçaças;
- 2) bacia de manobra;
- 3) bacia de acostagem.

A parte terrestre corresponde ao terminal portuário e é igualmente constituída por três grandes elementos funcionais:

- 1) terrapleno;
- 2) cais de acostagem;
- 3) estrutura de proteção.

Cada um dos grandes elementos funcionais que constituem a parte terrestre do TCT é, por sua vez, constituído por grandes áreas funcionais (GAF).

As GAFs que constituem o cais de acostagem (C) são as seguintes:

- 1) C1 - cais de acostagem de navios (*deep sea* e *feeder*<sup>40</sup>);
- 2) C2 - cais de acostagem de barçaças.

---

<sup>40</sup> *deep sea* (extraeuropeu) e *feeder* (intraeuropeu).

As GAFs que constituem o terrapleno (T) são as seguintes:

- 1) T1 - Área de transferência dos contentores dos navios para os veículos de movimentação horizontal na área do estacionamento dos contentores no terminal;
- 2) T2 - Área de estacionamento de contentores;
- 3) T3 - Área de transferência de contentores;
- 4) T4 - Área administrativa, de apoio e de controlo e segurança;
- 5) T5 - Áreas complementares;
- 6) T6 - Áreas de circulação e acessos internos (não incluídos nas outras GAF);
- 7) T7 - Área para mercadorias perigosas;
- 8) T8 - Área para mercadorias especiais e singulares.

O TCT tem por finalidade ampliar a capacidade do porto de Lisboa e assegurar a movimentação de navios porta-contentores de 5ª geração de linhas *deep sea* (extraeuropeu) e de linhas feeder (intraeuropeu).

Uma das possibilidades estudadas de locação do PGD2 contava ainda com o fecho, por meio de alterações no fluxo das águas e material de fundo do rio, da margem sul do rio até o farol do bugio (Mapa 6). Em relação ao “fecho da golada do Tejo”, cabe fazer uma breve referência à discussão protagonizada pela Administração do Porto de Lisboa (APL) em 1992.

A obra do fecho da Golada do Tejo motivou uma forte rejeição pública e mobilizou o protesto grande parte da população da Trafaria fortalecendo movimentos sociais de reivindicação que, então, se tornaram essenciais, historicamente, na localidade.

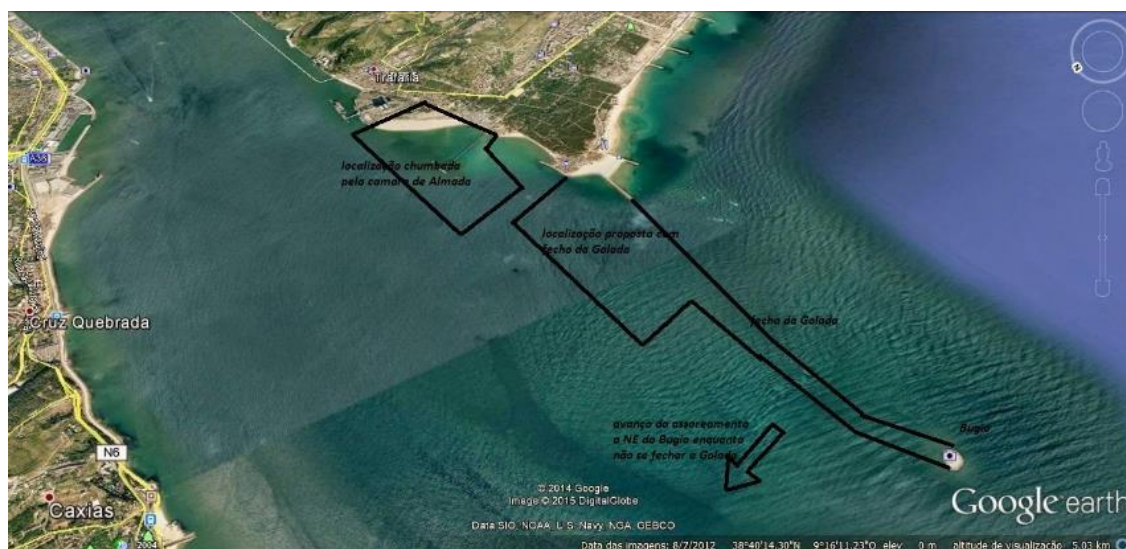
Tal iniciativa tinha como objetivo fechar parte da foz do rio Tejo por meio de uma barragem que ligaria a margem sul do rio ao Farol do Bugio, localizado no ponto médio da foz do rio. Após grandes manifestações por parte da população da Trafaria, Costa da Caparica e arredores que causaram protestos na audiência pública, essa obra nunca veio a ser licenciada, tendo sido vetada em 1992 pelo Ministério do Ambiente em decorrência dos prováveis impactes ambientais.

Curiosamente, a implantação do Terminal de Contentores iria suscitar, duas décadas depois, a questão da mesma proposta de fechamento da golada do Tejo, em

uma de suas porpostas de locação, causando novas mobilizações já em 2009, conforme nota emitida pelo Gabinete de Ordenamento do Território:

Com motivações principais associáveis à expansão portuária, o fecho da Golada foi no passado encarado em estudos elaborados para a Administração do Porto de Lisboa, o que na altura suscitou uma grande polémica. O “fecho da Golada”, ao reter o trânsito sedimentar de Sul para Norte, em frente à Costa da Caparica, beneficiaria a estabilidade fisiográfica desta zona. No entanto o potencial impacto positivo em relação à defesa da frente urbana da Costa da Caparica demoraria vários anos a manifestar-se após a sua execução e não eliminaria as estruturas de defesa costeira, nem as intervenções de alimentação efectuadas... O “fecho da Golada” tem muitas outras implicações (fisiográficas, navegabilidade e estabilidade do canal de navegação e “passe” da barra, constituição de aterros e infra-estruturas portuárias, acessibilidades terrestres, impactes ambientais, estabilidade da obra, custos) (POE- Tejo, 2009, p. 60).

Mapa 6. Estudo de locação do Terminal de Contentores na Trafaria/Cova do Vapor com o fecho da golada do Tejo.



Fonte: Disponível em <http://fcsseratostenes.blogspot.pt/2015/03/ponto-de-vista-sobre-o-terminal-de.html> (2014)

Esta obra hidráulica de grande magnitude, anteriormente prevista para ser implantada em Alcântara, margem norte do rio Tejo, tem gerado polémicas relacionadas à sua localização. O estudo de locação desse megaprojeto prevê alternativas como Setúbal, Sines e Barreiro. Entretanto, no caso da Trafaria, as alterações físicas no território seriam consideravelmente maiores que nas demais alternativas de locação,

visto que a necessidade de espaço, tanto para as instalações como para o armazenamento de contentores, não poderia ser suportada apenas pela Trafaria (Moreira, 2014). Além disso, esta alternativa de locação acarretaria necessariamente um percurso ferroviário da Trafaria a Porteirão (Rede Ferroviária Nacional, 2013) e ainda poderia acarretar o “fecho da golada” do Tejo e suas implicações de um aterro entre a Trafaria e farol do Bugio, localizado na zona central da foz do rio Tejo, indicando seu encontro com o mar (Imagem 2).

Imagem 2. Estudo de locação do percurso ferroviário.



Fonte: <http://fcsseratostenes.blogspot.pt/2015/03/ponto-de-vista-sobre-o-terminal-de.html> (2014)

Segundo a Diretora do Departamento de Estratégia e Gestão Ambiental Sustentável da Câmara Municipal de Almada, Catarina Freitas, entrevistada em 2014, “a implantação do megaprojeto destoa do Plano Diretor Municipal, do Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa e do Plano de Ordenamento Costeiro”, instrumentos de gestão do território que não contemplam tal projeto naquela localidade. Conforme requerimento da Câmara Municipal de Almada para Audição do Ministro da Economia e Emprego sobre o anunciado Terminal de

Contentores na Trafaria, de 28 de fevereiro de 2013, encaminhado pelo governo local, o Terminal de Contentores na Trafaria compete com o Terminal de Contentores já existente em Sines:

Para além de todas as implicações no plano local, regional e metropolitano, esta intenção do Governo coloca problemas graves à escala nacional para a economia e o sector: tudo indica então que a intenção do Governo aponta para uma infraestrutura portuária, localizada a pouco mais de 50 milhas náuticas do Terminal de Contentores de Sines, e com idênticas características fundamentais: terminais “deep sea”, com profundidades da ordem dos -16m ZH e uma capacidade de 1 milhão TEU/ano. Em termos de estratégia de desenvolvimento do sector marítimo-portuário, isto representa uma incompreensível duplicação e centralização de meios: são duas “portas atlânticas”, ao lado uma da outra, lutando entre si e procurando suplantar-se mutuamente – evidenciando uma “visão estratégica” que se resume a fazer o que as multinacionais mandam. Assim, e no sentido de abordar a matéria referida, vimos requerer a audição urgente do Ministro da Economia e Emprego na Comissão Parlamentar de Economia e Obras Públicas (Requerimento de Audição do Ministro da Economia e Emprego sobre o anunciado Terminal de Contentores na Trafaria, 28 de fevereiro de 2013).

Assim como para o PGD 1, buscou-se identificar argumentos favoráveis e contrários relativamente ao megaprojeto enquadrados aqui em duas visões abaixo descritas.

a) Visão favorável à implantação da obra

O principal argumento da APL, que defendeu a alternativa de locação da obra na Trafaria, seria retirar da cidade de Lisboa os contentores e transferir a função de área portuária de carga para a margem esquerda do rio, ressaltando que esta é uma zona estuária do rio Tejo que adquire profundidades capazes de servir de entrada a grandes navios de transporte de contentores com reduzidas obras de dragagem necessárias à sua realização.

Justificada pelo alargamento do Canal do Panamá, já em curso, que deverá ampliar as rotas marítimas que ligam a Ásia à Europa, a proposta seria “a evolução ao Porto de Lisboa, em termos de terminais de contentores, para serviço *deep sea*” (Ribeiro, 2009, p. 50), com a abertura de duas possibilidades. Segundo o autor:

Ou se constroem dois terminais, um em Alcântara e outro na Trafaria, resolvendo a questão complexa das acessibilidades ferroviárias que causem menos congestionamento; Ou se acaba por instalar um único destes terminais no local do Estuário onde possivelmente tem melhores condições – na Trafaria (José Félix Ribeiro. Departamento de Prospectiva e Planeamento. Enquadramento Funcional do Estuário do Tejo no Longo Prazo - Um Contributo para a sua Antecipação *apud* Poe-Tejo, 2009, p. 50).

Quanto à alternativa de locação do projeto na Trafaria, o estudo que a APL encomendou à consultora A.T. Kearney ressalta: “a não serem criadas as acessibilidades rodoviárias, o Terminal de Contentores da Trafaria perderá significativamente competitividade a favor de portos alternativos” (Construtura A. T. Kearney, 2013).

Dessa forma, esta alternativa acarreta, necessariamente, o acesso ferroviário de responsabilidade da REFER e o acesso rodoviário de responsabilidade das EP que, segundo o presidente da REFER, Rui Loureiro, tem estimativa de custo de cerca de 152 milhões de euros somados a outros 8 milhões para expropriações. Associada à obra de implantação do TCT, tem-se ainda um terceiro projeto, a Dragagem de Aprofundamento do Canal da Barra Sul do Porto de Lisboa, da responsabilidade da APL, S. A.

Alguns depoimentos apontam para a justificativa de se alocar o PGD2 na Trafaria ressaltando as qualidades da formação do leito do rio e profundidade de calado. Abaixo transcreve-se o depoimento do ex-presidente da APL que se refere às condições de navegabilidade locais:

O porto de Lisboa tem de ser capaz de despertar outro interesse nos poderes a que está sujeito, sejam eles o Governo ou as Autarquias e tem ainda de saber demonstrar às populações desta Região económica a sua mais-valia. Tem de crescer e fazê-lo em direcção à foz do rio Tejo, onde vai encontrar os fundos de que carece e as condições de navegabilidade necessárias projectando-se para fora da cidade que o viu nascer. Para tal há que avançar com os estudos tendentes à construção do fecho da golada e a consequente construção do grande terminal na zona da Trafaria. Perguntar-me-ão, qual o custo desta obra. Dir-vos-ei que desconheço o valor desse orçamento (Entrevista com Damião Martins de Castro, ex-presidente da Administração do Porto de Lisboa, do TDT Rádio Notícias, em fevereiro de 2013).

#### b) Visão contrária à implantação da obra

Os principais argumentos da *Associação Contentores na Trafaria Não* estão relacionados à existência de outros portos destinados à serem terminais de contentores

localizados em locais próximos do apontado para a construção de um novo terminal de contentores. Em depoimento para um jornal local, a Associação esclarece: “Os especialistas apontam os portos de Lisboa, Setúbal e Sines como as melhores alternativas à construção do terminal de contentores da Trafaria” (Associação Contentores Não para jornal Cibersul – Informação regional da península de Setúbal. 2013. Entrevista).

Além disso, a Câmara Municipal de Almada, a partir da publicação do Boletim de Almada, março de 2013, frisa: “os postos de trabalho diretos pretendidos a partir da instalação do porto acarretam perdas imediatas de empregos diretos em mesma quantidade na área da pesca, os benefícios em termos econômicos não cobrem os custos e a ampliação de outros terminais garante os mesmos benefícios em termos financeiros, com custos mais vantajosos para o País, que terá necessariamente de contar com financiamentos externos para a realização do empreendimento”.

Em termos de impacto social local negativo, os argumentos contrários estão embasados na incompatibilidade da vocação de desenvolvimento local, que indica o turismo, as atividades esportivas e de lazer relacionadas ao mar e a pesca como prioritárias e incompatíveis com a implantação do projeto, bem como com a proporção da obra na escala local, conforme prevê Francisca Pereira, ex-presidente da Junta de Freguesia da Trafaria:

Todo o aterro e a área que vai eventualmente ser ocupada com o terminal de contentores, se for para dentro do rio, virá a provocar alterações no leito do rio, na fauna, na flora e outro tipo de alterações ao nível da deslocação das areias (Entrevista com Francisca Parreira, então presidente da Junta de Freguesia da Trafaria, ao Almada Boletim, 2013).

Por sua vez, em termos de impacto negativo ambiental, os argumentos partem do Ministério do Ambiente do Departamento de Estratégia e Gestão Ambiental Sustentável da Câmara de Almada e de organizações não governamentais ambientais, que ressaltam perdas relativas aos recursos naturais, em especial relativamente ao fecho da golada do Tejo, à perda da biodiversidade do ecossistema estuarino e impactes relacionados com a movimentação de solo, terraplanagem e aterro de área atualmente submersa.

### 7.3. Enquadramento legal pertinente à implantação de PGD

Data de 1972 a Declaração da Conferência das Nações Unidas Relativa ao Ambiente (Conferência de Estocolmo) que, em conformidade com a Carta das Nações Unidas e com os princípios de direito internacional, estabelece o Princípio 21 que atribui direitos e responsabilidades aos Estados quanto à exploração de seus recursos naturais de forma a não prejudicar o ambiente. Abaixo transcreve-se o Princípio 21 da Declaração:

States have, in accordance with the Charter of the United Nations and the principles of international law, the sovereign right to exploit their own resources pursuant to their own environmental policies, and the responsibility to ensure that activities within their jurisdiction or control do not cause damage to the environment of other States or of areas beyond the limits of national jurisdiction (Declaration of the United Nations Conference on the Human Environment, 1972).

Entre 1973 e 1975 ocorrem várias sessões da Conferência sobre Segurança e Cooperação na Europa (CSCE), na Finlândia, também conhecida como Conferência de Helsínquia e que dá origem aos Acordos de Helsínquia, sendo o ponto de partida para a criação da Organização para a Segurança e Cooperação na Europa (OSCE). Atualmente, constitui a maior organização regional de segurança do mundo, com 56 Estados membros (da Europa, Ásia Central e América do Norte) e tem como objetivos a detecção precoce de ameaças à segurança, prevenção de conflitos, gestão de crises e reabilitação pós-conflito no seu espaço, e aborda a segurança nas suas três dimensões: político-militar, econômica e ambiental e humana.

No ano de 1991 decorre a Convenção Relativa à Avaliação dos Impactes Ambientais num Contexto Transfronteiras, na cidade de Espoo, Finlândia, no âmbito da Organização das Nações Unidas. Essa Convenção estabelece critérios de avaliação das Partes sobre o impacto ambiental de certas atividades, instituindo a imposição de notificação e de consultas sobre projetos que possam ter um impacto ambiental nocivo transfronteiras.

A partir dessa Convenção e conscientes da importância do desenvolvimento de políticas de carácter preventivo, de atenuação e controle dos impactes ambientais



Portugal publica o Decreto n° 59/99, de 17 de dezembro de 1999, que aprova a Convenção sobre a Avaliação dos Impactes Ambientais num contexto transfronteiras.

No ano de 2000 é aprovado, em Portugal, o Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de maio que rege o regime jurídico da avaliação de impacto ambiental e define o conceito legal da Avaliação de Impacto Ambiental (AIA) como “um instrumento preventivo fundamental da política do ambiente e do ordenamento do território”. Em relação ao **conceito de AIA** e ao **conceito do** Estudo de Impacto Ambiental (**EIA**) ao qual está vinculada essa avaliação, cabe transcrever a definição da Agência Portuguesa do Ambiente que segue a redação do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de maio, que guiou esta pesquisa:

Avaliação de impacto ambiental » ou «AIA» — instrumento de carácter preventivo da política do ambiente, sustentado na realização de estudos e consultas, com efectiva participação pública e análise de possíveis alternativas, que tem por objecto a recolha de informação, identificação e previsão dos efeitos ambientais de determinados projectos, bem como a identificação e proposta de medidas que evitem, minimizem ou compensem esses efeitos, tendo em vista uma decisão sobre a viabilidade da execução de tais projectos e respectiva pós-avaliação (...) Estudo de impacto ambiental» ou «EIA» — documento elaborado pelo proponente no âmbito do procedimento de AIA, que contém uma descrição sumária do projecto, a identificação e avaliação dos impactes prováveis, positivos e negativos, que a realização do projecto poderá ter no ambiente, a evolução previsível da situação de facto sem a realização do projecto as medidas de gestão ambiental destinadas a evitar, minimizar ou compensar os impactes negativos esperados e um resumo não técnico destas informações (Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de maio. Portugal).

Em 2001 passa a vigorar em Portugal a Portaria n.º 330/2001, de 2 de abril, que marca o início de uma nova fase do regime da AIA no País. Especial atenção se dá ao anexo I dessa portaria, que fundamenta a *Proposta de Definição do Âmbito (PDA)* do estudo de impacto ambiental e tem por objetivo identificar as questões e áreas temáticas que se antecipem de maior relevância em função dos possíveis impactes ambientais, definindo, portanto, o que deve ser tratado no Estudo de Impacto Ambiental, em especial para a formatação de Termos de Referência para a elaboração deste estudo.

Em 2014, a Lei n.º 19/2014, de 14 de abril, entra em vigor e define as bases da política de ambiente, em cumprimento do disposto nos artigos 9.º e 66.º da

Constituição. Com vistas à “prevenção e a precaução” obriga a adoção de medidas que antecipem e reduzam os “prioritariamente na fonte, os impactes adversos no ambiente”. Sejam suas origens naturais ou antrópicas e sejam os riscos imediatos e certos ou futuros e incertos, a lei estabelece que “em caso de incerteza científica, o ónus da prova recaia sobre a parte que alegue a ausência de perigos ou riscos determinando os princípios do “poluidor-pagador” e do “utilizador-pagador”, consagrando, assim, a AIA.

Posteriormente, em 2015, tendo em conta a necessidade do aprimoramento dos mecanismos de AIA, decorrentes de projetos públicos ou privados de grande relevância, entra em vigor a Portaria n.º 395/2015, de 4 de novembro, que objetiva estimular a qualidade e a eficácia do procedimento de AIA e promover uma maior transparência na relação entre a Administração e os particulares, nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 151- B/2013, de 31 de outubro.

Por fim, destaca-se que, a partir da Portaria n.º 395/2015, de 4 de novembro, a legislação portuguesa torna-se mais efetiva no processo de avaliação de impactes gerados pelos PGDs, sobretudo em se tratando do fomento à participação pública, destacando as populações e os grupos sociais potencialmente afetados ou com interesse no projeto. Os próximos passos podem estar relacionados à criação de condições efetivas de participação deliberativa das populações na gestão do território. Tais grupos sociais referidos na legislação devem estar capacitados a participar de forma a associar seus conhecimentos relativos aos sistemas ambientais e socioculturais locais.

### **7.3.1. Participação pública e consulta dos interessados**

A publicação do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de maio, deu início a uma nova fase do regime da AIA em Portugal, quer para as entidades da administração pública, quer para os agentes económicos envolvidos, estimulando sobretudo a transparência do procedimento de AIA.

Na legislação portuguesa, a participação social encontra-se entre os objetivos fundamentais da avaliação de impacto ambiental, pelo **Decreto-Lei n.º 69/2000**, de 3 de maio, que estabelece o regime jurídico da avaliação do impacto ambiental dos projetos

públicos e privados suscetíveis de produzirem efeitos significativos no ambiente e pela posterior publicação da **Portaria 330/2001**, de 02 de abril, que dá seguimento ao preceituado Decreto-Lei e determina normas técnicas para a estruturação da Proposta de Definição do Âmbito (PDA), do EIA e seu Resumo Não Técnico (RNT), do Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE) e dos Relatórios de Monitorização (RM).

O Decreto-Lei, em seu artigo 4.º, referente aos objetivos da AIA, visa: “c) Garantir a participação pública e a consulta dos interessados na formação de decisões que lhes digam respeito, privilegiando o diálogo e o consenso no desempenho da função administrativa”.

Portanto, um PGD, por sua magnitude, exige necessariamente a AIA, com a devida participação pública. Segundo o decreto, os conceitos de **participação pública** e de **interessado** esclarecem:

Participação pública»—informação e consulta dos interessados, incluindo-se neste conceito a audição das instituições da Administração Pública cujas competências o justifiquem, nomeadamente em áreas específicas de licenciamento do projecto (Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de maio. Portugal).

Interessados»—cidadãos no gozo dos seus direitos civis e políticos, com residência, principal ou secundária, no concelho ou concelhos limítrofes da localização do projecto, bem como as suas organizações representativas, organizações não governamentais de ambiente e, ainda, quaisquer outras entidades cujas atribuições ou estatutos o justifiquem, salvo quando aquelas sejam consultadas no âmbito do procedimento de AIA (Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de maio. Portugal).

Ainda segundo a legislação vigente em Portugal, encontramos o conceito de **público interessado** e **público afetado** no Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, e no Decreto-Lei n.º 127/2013, de 30 de agosto, ambos citados abaixo:

r) **Público interessado**», os titulares de direitos subjetivos ou de interesses legalmente protegidos, no âmbito das decisões tomadas no procedimento administrativo de AIA, bem como o **público afetado** ou suscetível de ser afetado por essa decisão, designadamente as Organizações Não-Governamentais de Ambiente (ONGA) (Decreto-Lei n 151-B/2013, de 31 de outubro. Portugal).

ss) **Público interessado**», **público afetado** ou suscetível de ser afetado pela tomada de uma decisão, no âmbito dos procedimentos administrativos de emissão, renovação de uma licença ou atualização das condições de licenciamento ou interessado por essa decisão, designadamente as organizações não-governamentais de ambiente (Decreto-Lei n.º 127/2013, de 30 de agosto. Portugal).

Conforme Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril, anexo III, e IPAMB, 1998, APA, 2008, que dá seguimento ao preceituado no Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de maio, relativamente ao resumo não técnico (RNT), que constitui uma das peças obrigatórias do EIA, recomenda-se que o relatório a partir do qual o projeto deve ser apresentado ao público deve “sumarizar e traduzir em linguagem não técnica o conteúdo do EIA” de forma a torná-lo um documento acessível ao público em geral.

Desta maneira, o RNT é uma peça essencial à participação pública, pois é a partir dele que poderá formar sua opinião qualificada como público interessado. Por vezes esta é a única fonte fidedigna para consulta pública e apreciação. Tais recomendações gerais visam formalizar a participação pública de modo a tornar o conteúdo da AIA adequado ao público e promover a consulta e comunicação públicas.

Faz-se referência ainda que o País não possua uma lei específica destinada à participação social que instituísse uma política ou um sistema nacional de participação social tal como o recente decreto nº 8.243, de 2014, no Brasil que possa fortalecer e articular os mecanismos e as instâncias democráticas de diálogo e a atuação conjunta entre a administração pública central e a sociedade civil.

Entretanto, Portugal tem promovido o Orçamento Participativo (Dias, 2008), um mecanismo do governo que favorece a participação social na formulação dos orçamentos públicos, geralmente em nível de concelhos municipais, que atualmente é utilizado por autarquias e freguesias e tem realizado projetos e ações locais de grande importância para as comunidades consultadas.

Além dessa iniciativa, ressalta-se que se tem desenvolvido em todo País projetos de instituições não governamentais que visam a promoção da participação social, tal como o “Projeto Portugal Participa – Caminhos para a Inovação Societal<sup>41</sup>”, com apoio

---

<sup>41</sup> Rede de autarquias participativas que pretende dar visibilidade e aprofundar mecanismos de transparência, de prestação de contas e de promoção de decisões coletivas além de capacitar a

da Fundação Caloute Gulbenkian e coordenado pela Associação In Loco, que “visa promover processos de democracia participativa, e mudanças transformadoras na sociedade, a partir do empoderamento das comunidades e a prosperidade individual e colectiva” (Portugal Participa. Website. 2016).

Em 2015 entra em vigor a Portaria n.º 395/2015, de 4 de novembro, que objetiva promover uma maior transparência na relação entre a Administração e os particulares, nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 151- B/2013, de 31 de outubro, que, em seu anexo III, transcrito abaixo, identifica questões significativas do AIA com destaque para a caracterização do público potencialmente afetado, que deve ser consultado no momento da realização do EIA.

4 — Identificação das questões significativas: a) Principais ações associadas às fases de construção, exploração e desativação, com potenciais impactes significativos; b) Potenciais impactes significativos, incluindo os cumulativos, sinérgicos ou residuais bem como os transfronteiriços; c) Fatores ambientais relevantes, tendo em conta os potenciais impactes identificados; d) Identificação de riscos ambientais, incluindo a identificação das questões significativas para efeitos de avaliação do risco de acidentes graves envolvendo substâncias perigosas, quando aplicável o regime jurídico previsto no Decreto -Lei n.º 150/2015, de 5 de agosto, relativo à prevenção de acidentes graves que envolvam substâncias perigosas e a limitação das suas consequências para o homem e o ambiente; e) Aspetos que possam constituir condicionantes ao projeto; **f) Populações e grupos sociais potencialmente afetados ou interessados pelo projeto** (Portaria n.º 395/2015 de 4 de novembro).

Para além da legislação vigente cabe referir o conceito de “atingido” bastante recorrente no Brasil, mas não apenas utilizado para designar “determinado grupo social, família ou indivíduo que é, ou foi, atingido por certo empreendimento” (Vainer, 2008, p. 40). Este conceito vem sendo formulado a partir da necessidade de reconhecimento de legitimidade jurídica das populações afetadas por projeto de grande dimensão, especialmente por hidrelétricas e barragens, pelo reconhecimento dos impactes socioambientais gerados por elas.

---

administração pública e a sociedade civil para processos de participação cidadã. Disponível em <http://portugalparticipa.pt/Home/Project/>

Neste momento, fez-se importante trazer uma pequena reflexão para o ambiente acadêmico, algumas premissas legais, nomeadamente ao que se refere à linguagem aplicada a conhecimentos técnicos específicos que acabam por acarretar, tal como os documentos técnicos legais, o distanciamento entre o público interessado e os documentos produzidos por áreas especializadas de conhecimentos, sejam documentos técnicos, legais ou científicos.

Os desenvolvimentos disciplinares das ciências não trouxeram apenas vantagens da divisão do trabalho, trouxeram também os inconvenientes da sobre-especialização, da compartimentação e da fragmentação do saber. (...) O conhecimento técnico está reservado aos especialistas cuja a competência num domínio fechado é acompanhada de uma incompetência quando este domínio é parasitado por influências exteriores ou modificado por um acontecimento novo. Em tais condições, o cidadão perde o direito ao conhecimento (Morin, 2011, p. 173).

Segundo Morin (2011), este distanciamento é originado, entre outras razões, a partir da fragmentação do saber e da *sobre-especialização*. Essa cognitiva abordada por Morin (2011) se refere a linguagem aplicada a conhecimentos técnicos específicos e merece ser transcrita quando se trata dos direitos do cidadão.

## ***PARTE IV – Coleta e Análise de Dados***

A Parte IV desta tese explora a Coleta e Análise de dados, durante os anos de 2012 a 2016, junto aos moradores da Trafaria, incluindo a Percepções e participação social (cap. 8), subdivididos em quatro grupos de questões, nomeadamente, o Perfil Socioeconômico: Caracterização da população entrevistada (cap. 8.1), a Percepção dos Impactes decorrentes do Terminal Cerealífero da Trafaria - PGD 1 (cap. 8.2), Percepção dos Impactes do Terminal de Contentores da Trafaria - PGD 2 (cap. 8.3) e a Participação Social da população entrevistada (cap. 8.4). Cada capítulo é aberto com trechos de depoimentos de moradores relacionados aos temas e subdivide-se em capítulos que detalham a análise dos dados apresentados.

Posteriormente, e ainda nessa parte, é mostrada a Correlação entre o perfil socioeconômico, os impactes e o tempo no território (cap. 9), destacando-se a Correlação entre o Tempo no território e a percepção dos Impactes Socioambientais (cap. 9.1), a Correlação entre os impactes socioambientais gerados pelo PGD1 e a expectativa de impactes socioambientais decorrentes da implantação do PGD2 (cap. 9.2), a Correlação entre o grau de escolaridade e a percepção de impactes (cap. 9.3) e a Correlação entre faixa etária, gênero e participação social da população diretamente afetada pelo PGD 2 (cap. 9.4).

## 8. Percepções e participação social

A partir da aplicação dos questionários quantitativos (Anexo 1), puderam ser coletados os dados referentes aos habitantes da Trafaria tendo em conta a legislação vigente associada à participação social (cap.4.1) que prevê “a identificação preliminar das populações e de outros grupos sociais potencialmente afectados ou interessados pelo projecto” (Portaria 330/2001).

Tais dados coletados foram analisados, comparados e cruzados com o objetivo de verificar as efetivas influências do perfil socioeconômico do morador da Trafaria em sua percepção a respeito dos dois megaprojetos, da influência dos impactes ambientais do PGD 1 na aceitação do PGD 2 e da participação social no estudo de alternativas para o Terminal de Contentores na Trafaria.

Craveiro (1991-1995) desenvolveu um estudo aprofundado sobre os impactes ambientais provocados pela implantação de projetos de obra de engenharia, tendo acompanhado especialmente os impactes sociais decorrentes dos efeitos da construção e exploração de infraestruturas tecnológicas, ressaltando a importância da AIA como “instrumento de reflexividade social ao requerer a análise prospectiva das transformações sociais e ecológicas que uma comunidade ou região experimentará com a construção e exploração duma determinada obra projectada” (Craveiro, 1996, p. 1).

Desta forma os impactes ambientais de megaprojetos está diretamente relacionado à importância socialmente atribuída à causa que fundamenta o impacto, sendo a percepção da comunidade ou dos indivíduos afetados e interessados pela implantação da obra que designará a avaliação dos impactes.

Foi motivo de comparação a primeira experiência vivida pelos moradores quando foi implantado o Terminal Cerealífero no território e a posterior proposta de implantação do segundo megaprojeto em sua região. Essa análise comparativa mostrou-se pertinente por causa da grande percentagem da população que habita a Trafaria desde antes da implantação do primeiro megaprojeto e que, por isso mesmo, conta com a sua experiência do passado para formação de sua posição diante do novo megaprojeto.



Assim, buscou-se a memória social a partir da aplicação de questionários aos moradores da Trafaria. Os questionários contém 29 questões fechadas e uma questão aberta<sup>42</sup> destinada à coleta da expressão individual que pôde ser analisada de forma detalhada a partir da teoria da Análise Crítica do Discurso (cap. 10). Buscou-se ainda realizar a coleta e registro de memórias estando atendo às circunstâncias dos discursos sem interferência do conhecimento do investigador, registrando, de forma impessoal, as fontes de memória, conforme nos orienta Durkheim e a partir da reflexão de Martins, transcrita abaixo.

A memória é um fenômeno social complexo. Quase sempre se crê, em interpretações de senso comum, que a memória se resume à prosaica lembrança. Mas, o que se quer lembrar e o que não se quer lembrar estão igualmente na memória. Há memória obrigatória, memória do que tem que ser lembrado porque é roteiro do viver. Há memória do que pode ser lembrado. Há memória do que se quer lembrar. Mas, há também memória do que se quer esquecer. Por isso mesmo é preciso estar atento às circunstâncias da memória, nas quais nossas histórias pessoais se inscrevem, transformando a biografia das pessoas comuns, aquela que elas podem narrar, em registros indiretos, fontes secundárias da memória (Martins, 2011, p.456).

O guião dos questionários aplicados aos moradores da Trafaria é composto por quatro partes:

1. Perfil Socioeconômico: identificação do respondente (cap. 7.1).
2. Terminal Cerealífero da Trafaria (PGD 1) e seus impactes socioambientais (cap. 7.2).
3. Terminal de Contentores da Trafaria (PGD 2) e seus impactes socioambientais (cap. 7.3).
4. Participação Social do trafariense (cap. 7.4).

---

<sup>42</sup> Ver Anexo 6 com os depoimentos mais significativos, cap. 10 e os discursos analisados a partir da metodologia ACD.

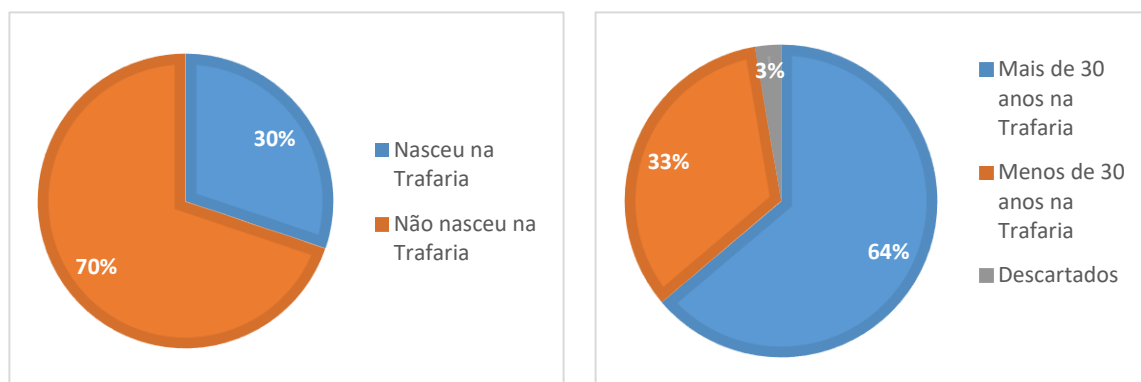
## 8.1. Perfil Socioeconômico: caracterização da população entrevistada

Para mim não há somente o dinheiro em questão, mas a paisagem sobre Lisboa. Aqui tínhamos praia, aqui tínhamos golfinhos. (Moradora, comerciante, entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

O questionário, aplicado conforme metodologia mencionada, inicia-se com um conjunto de questões com o objetivo de traçar o perfil socioeconômico do morador da Trafaria e destacar dados referentes a esse perfil que pudessem auxiliar na análise e no cruzamento com os demais tópicos de interesse desta pesquisa.

Observou-se que 70% dos moradores nasceram na Trafaria e pouco menos de um terço da população não é nativa da localidade. Entretanto, ao aprofundar a pesquisa relacionada ao tempo de convívio dos indivíduos com o território, observou-se que 64% dos moradores da Trafaria habitam a localidade há mais de 30 anos, mostrando que estamos diante de uma população que, de um modo geral, conhece seu território, os recursos naturais que o formam e a comunidade que o abriga (Figuras 1 e 2).

Figura 1. Residentes e nascidos na Trafaria.      Figura 2. Tempo de residência na Trafaria.



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

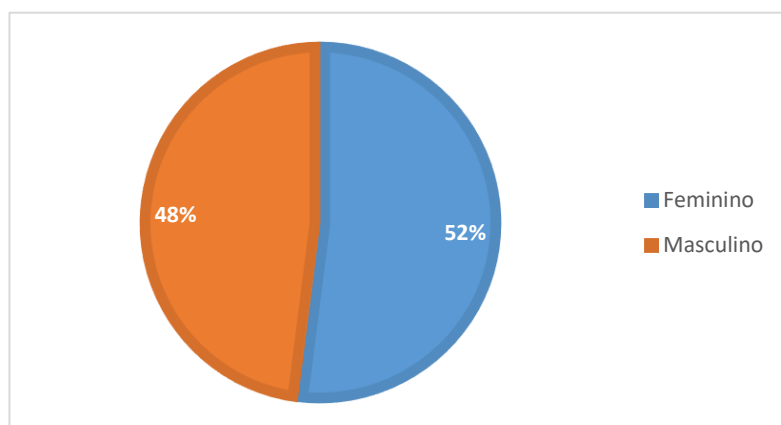
Ter nascido na Trafaria ou habitar a freguesia há mais de 30 anos torna-se importante na medida em que esta fatia da população é detentora de um conhecimento sobre território e pode fornecer dados históricos necessários para a melhor

compreensão dos impactes ambientais gerados pelo PGD 1 (cap. 7.2) e expectativas de impactes do PGD2 (cap. 7.3). É o que se observa no depoimento do eletricitista militar reformado que reside no território há mais de trinta anos.

Eu vim fazer serviço militar, encontrei gente boa, amigável, limpa... numa terra muito encostada à Lisboa, mas muito provinciana. Eram pessoas que gostavam da pesca e tinham empregos nas fábricas, tinha barcos para Lisboa de vinte em vinte minutos, agora temos uma praia suja, triste e sem condições para o turismo. Onde há pessoas não deve haver Silos (Terminal Cerealífero), mas acredito que o Terminal de Contentores seria bom para o país e para Lisboa (Morador, eletricitista, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

Em relação à distribuição de gênero, os dados encontrados confirmam as indicações do Instituto Nacional de Estatística (INE)<sup>43</sup>. Observa-se, a partir de dados do INE e da resposta aos inquéritos, que a população da freguesia, em termos de gênero, é relativamente uniforme sendo composta por aproximadamente 48% de indivíduos do sexo masculino e 52% do sexo feminino (Figura 3).

Figura 3. Percentagem da população relativa ao Gênero.



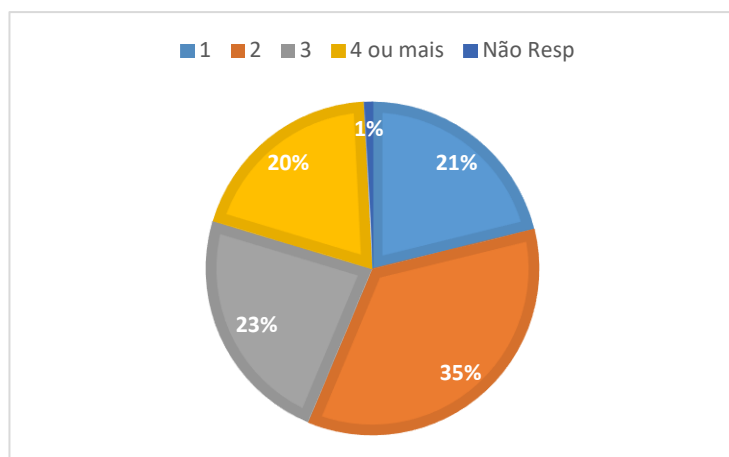
Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

O povoado da Trafaria é caracterizado por agregamentos familiares pequenos, onde 21% da população entrevistada moram sozinhas (Figura 4), embora em localidades

<sup>43</sup> De acordo com o Censo 2011, a Trafaria conta com uma população de 5.696 habitantes, sendo 2.774 homens e 2.922 mulheres.

específicas como as do Torrão I e Torrão II, o agregamento familiar seja mais numeroso. Constatou-se, referente à dimensão do agregamento familiar, que 35% dividem suas casas com uma única pessoa (Figura 4).

Figura 4. Dimensão do agregamento familiar.



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

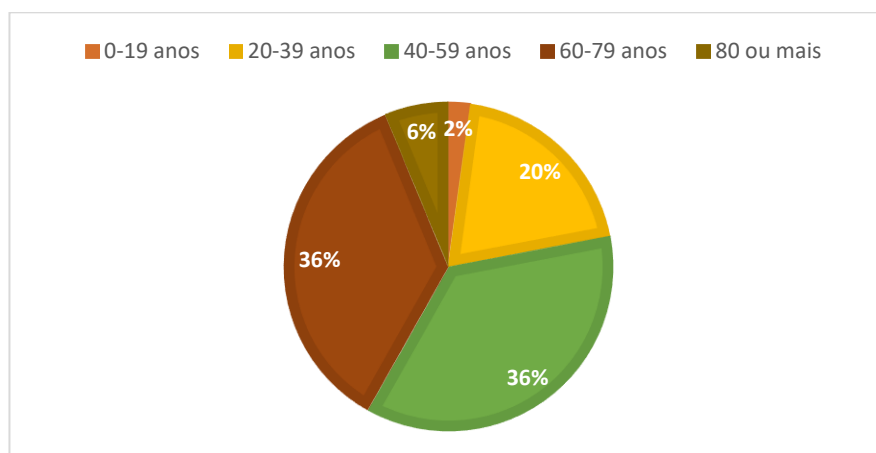
Ainda que viver sozinho seja uma tendência social<sup>44</sup> (Klinenberg, 2012), esta condição torna-se preocupante quando analisada conjuntamente com o fato de se tratar de uma população envelhecida. 42% da população têm mais de 60 anos (Figura 5). As necessidades específicas de indivíduos dessa faixa etária requer atenção especial para que possam ser devidamente incluídas nos processos participativos, conforme menciona o Vereador da Educação, Cultura, Desporto e Juventude, um dos *stakeholders* entrevistados em 2016.

O Vereador Antônio Matos, em entrevista para este estudo, ressalta que “na abordagem da temática da igualdade, por norma, evidencia-se a igualdade de oportunidades, constituindo esta um princípio geral cujas duas grandes vertentes são a eliminação da discriminação nas mais diversas dimensões da vida”.

<sup>44</sup> Nos EUA, em cada sete americanos adultos, um vive sozinho. No Japão, este número passa para 30% e, em países como Suécia, Noruega, Finlândia e Dinamarca, sobe para 40% a 45%, enquanto em Portugal o valor é de 21% dos agregados familiares (Censos, 2011; Klinenberg, 2012).

Portanto, em se tratando da idade média da população entrevistada, foi possível observar que a grande maioria, 78% da população, tem mais de 40 anos, mas que a metade dessa percentagem tem mais de 60 anos. A somar com 6% da população que tem mais de 80 anos, percebe-se que se trata de uma população relativamente envelhecida (Figura 5).

Figura 5. Estrutura etária da população da Trafaria.

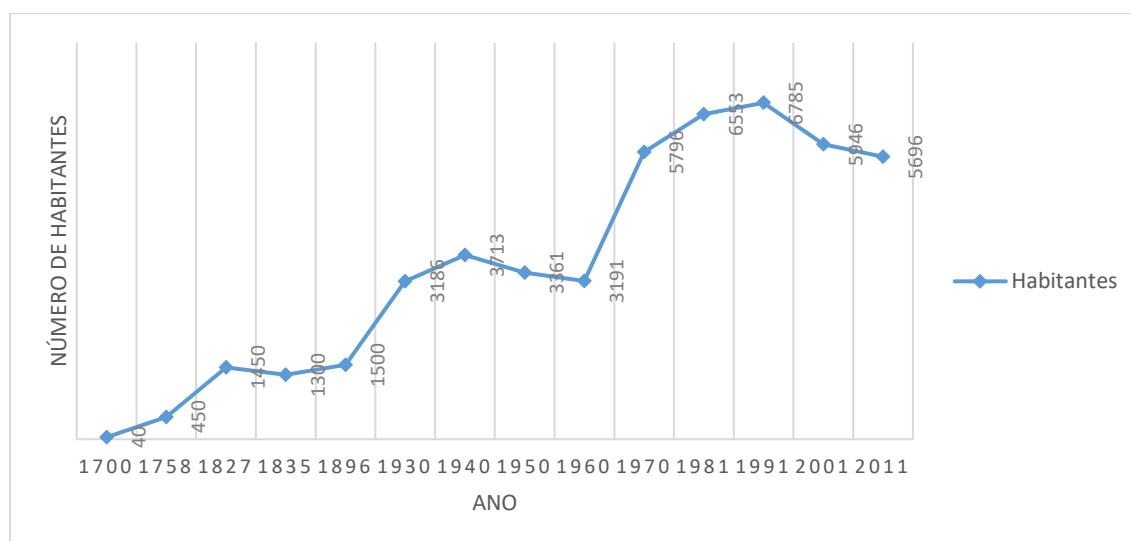


Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

A cidade da Trafaria é composta por uma população envelhecida e, no que concerne à inclusão social para a promoção da participação, pode apresentar necessidades especiais e estímulos adequados para compartilhar seus conhecimentos a respeito do território, considerando que grande parte da população reside no local há muitos anos (Figuras 1 e 2), estando capacitada, em termos de conhecimentos tradicionais de uso dos recursos naturais, para assumir responsabilidades relativas à gestão territorial.

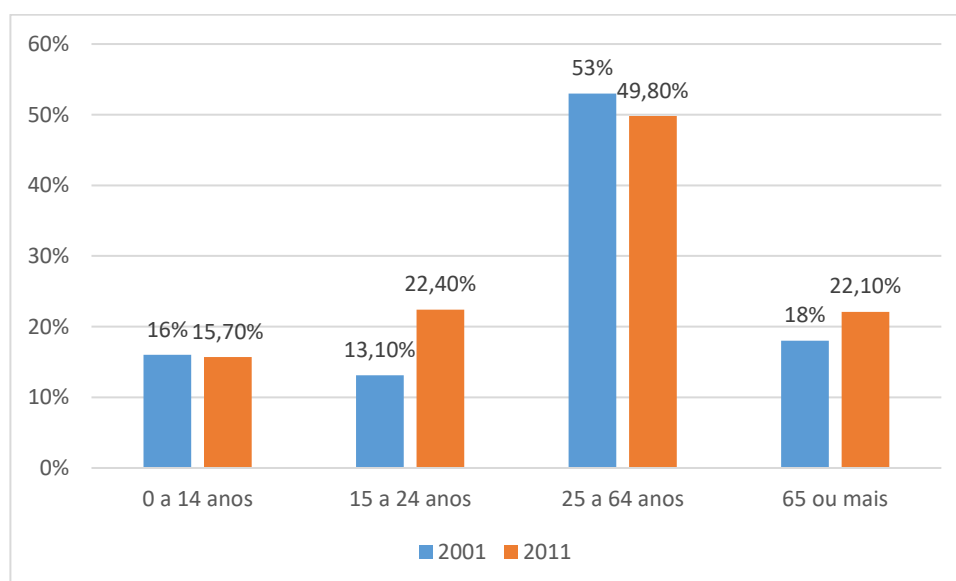
Figura 6 apresenta os dados demográficos da população em que é possível observar o aumento da população até a década passada, ano de 2001, e o declínio da curva de crescimento a partir de então. É possível que esta redução populacional tenha-se dado pela formação etária dos atuais moradores da Trafaria, que se apresenta com elevadas percentagens compostas por habitantes na terceira idade. Verifica-se assim a variação negativa da população da Trafaria a partir de 1991 (Figura 7).

Figura 6. Perfil demográfico: Número de habitantes da Trafaria desde sua origem como povoado até os dias atuais.



Fonte: compilação de dados feita pela autora nos períodos entre 1700 e 1940 com base em Leal (2014), entre 1930 e 2011, com base em Ferreira (2013) e Censo (2001 e 2011).

Figura 7. Variação da população por faixa etária entre os anos de 2001 e 2011.



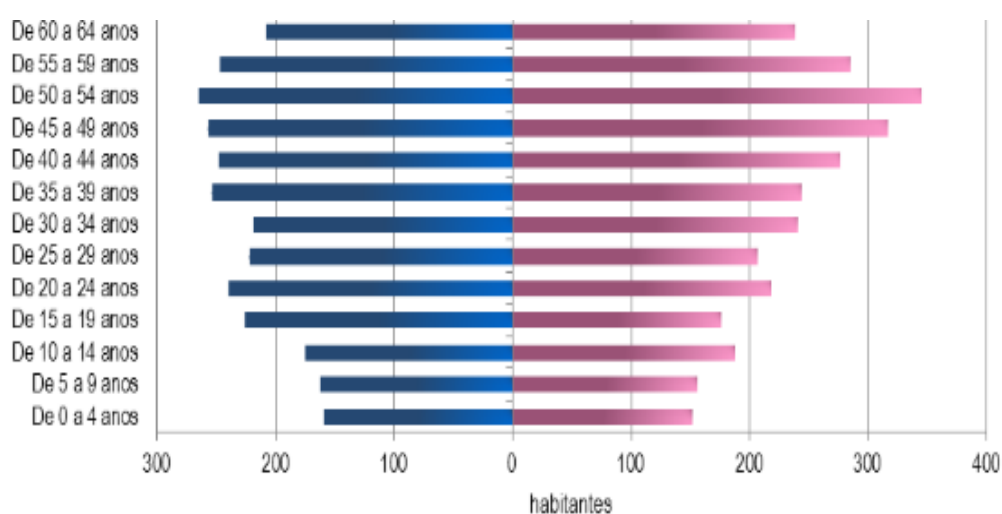
Fonte: compilação da autora feita com base em Ferreira (2013) e Censo (2001 e 2011).

Ainda a respeito da população de residentes da Trafaria, nota-se hoje uma variação negativa de -4,2% sendo esta a freguesia com o menor número de habitantes do Concelho de Almada (Censo 2001 e 2011).

Quanto à variação da população entre os anos de 2001 e 2011, observa-se ainda que a faixa entre a idade de 25 a 64 anos teve variação negativa, ao passo que as faixas da população entre 15 e 24 anos e com 65 anos ou mais foi positiva, indicando uma tendência de envelhecimento da população, mas também uma renovação (Figura 6).

Enquanto a maior parte da população do Concelho enquadra-se entre os 25 e 64 anos (54,6%, segundo o INE), na Trafaria, grande parte da população tem entre 45 e 59 anos (Figura 8).

Figura 8. Pirâmide etária da freguesia da Trafaria.



Fonte: INE – Censo (2011).

Ressalta-se que a população infantil, ou seja, entre 0 e 14 anos, é a mais reduzida, quando comparada às outras faixas etárias que compõem a população (Figura 8). Nesse sentido, quando questionados sobre os filhos, a maioria dos moradores atesta que estes não moram na Trafaria por considerarem ter melhores oportunidades de emprego, renda e expectativas de qualidade de vida em outras regiões, sejam em outras freguesias do mesmo Concelho, em outras cidades portuguesas ou até mesmo fora do País, conforme infere-se do depoimento do morador da Trafaria abaixo:

Nós perdemos muita coisa com a construção desse Silos de cereais aí... Perdemos a praia do rio, o passeio... que antigamente se caminhava do rio até chegar lá nas praias... a saúde a gente perdeu... mas pra mim, o pior de tudo foi ter perdido meus filhos para outras terras... Nenhum

quis vir morar prá cá. Estão em Almada e no Monte (da Caparica), nenhum quis fazer a vida na Trafaria (Morador da Trafaria, reformado, entre 60 e 79 anos, nascido no local).

Ressalta-se que o peso relativo da população idosa na Trafaria não tem distribuição homogênea no território “e mesmo na coroa de proximidade de habitações face ao futuro Terminal de Contentores da Trafaria (TCT), a densidade da população idosa é segmentada por faixas costeiras de habitações nessa primeira coroa de afetação mais direta” (Relatório LNEC, 2013, p. 2) (Mapa 7).

Mapa 7. Distribuição demográfica da Trafaria por subseções quanto à faixa etária. Em detalhe: alternativa de localização do Terminal de Contentores.



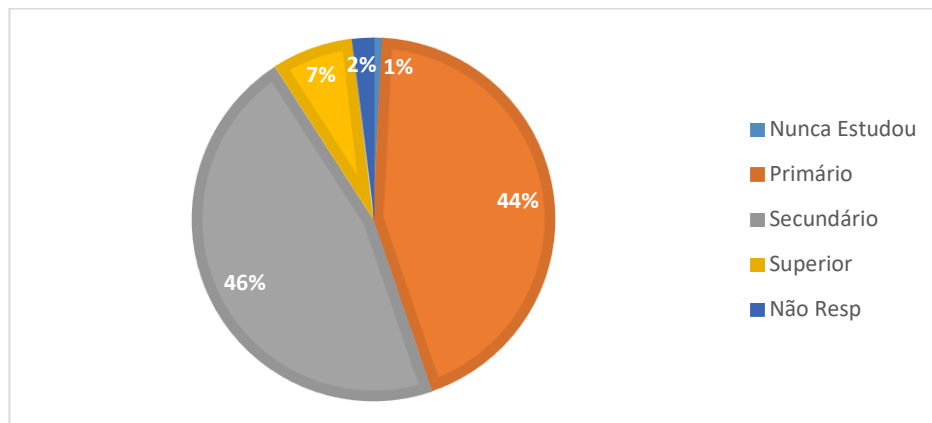
Fonte: Relatório de apoio técnico do LNEC para elaboração do programa preliminar do Terminal de Contentores da Trafaria (2013).

Para que fosse possível compor o perfil socioeconômico da comunidade da Trafaria, foram aferidos também dados referentes ao grau de escolaridade e posição profissional de seus habitantes, sua situação de emprego e renda.



Em relação à escolaridade da população entrevistada, 46% da população têm grau secundário de escolaridade e 44% têm grau primário de escolaridade, sendo que 7% da população têm curso superior (Figura 9).

Figura 9. Grau de escolaridade da população da Trafaria.

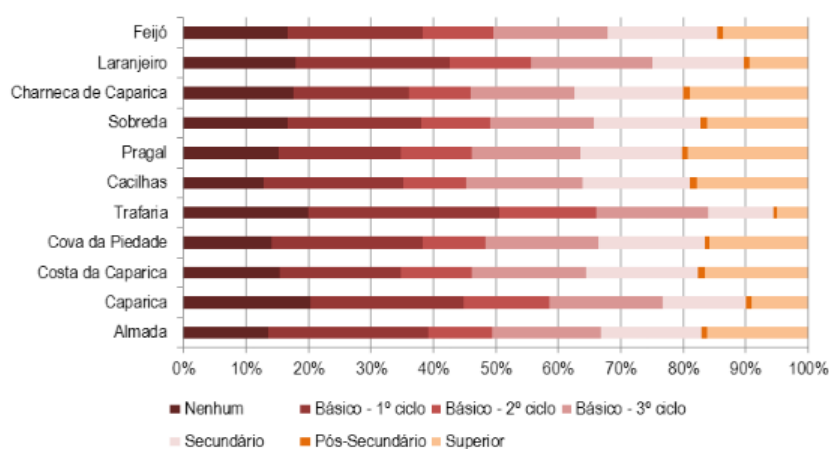


Fonte: Dados coletados em pesquisa de campo. 2015

Cabe ressaltar que o índice nacional da população portuguesa com curso superior é de 15% (Censo 2011). Em consonância com os dados apresentados pela Câmara Municipal de Almada, quanto à escolaridade, a freguesia da Trafaria apresentou taxas abaixo daquelas apresentadas pelo Município de Almada de um modo geral.

Portanto, quando comparado aos índices de escolaridade do Município de Almada, verifica-se que a freguesia da Trafaria tem um dos índices mais baixos do Concelho (Figura 10).

Figura 10. População residente segundo o nível de instrução por freguesias do Concelho de Almada (2011).

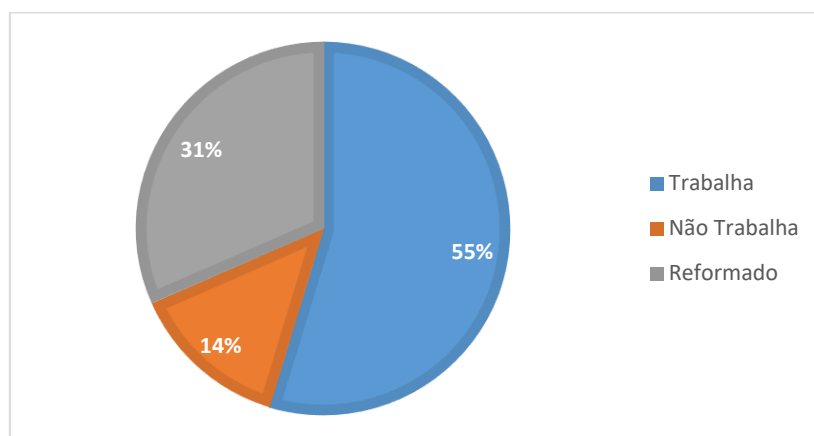


Fonte: INE – Censo (2011).

Quanto aos indicadores socioeconômicos, as freguesias da Trafaria, 5%, Caparica, 9,1%, e Laranjeiro, 9,4%, que apresentam um peso de residentes com ensino superior muito abaixo da média do concelho, de 14,5%, valores mais elevados de analfabetismo nas mulheres (acima dos 5% nos casos do Laranjeiro, Trafaria e Caparica), maiores taxas de desemprego acima dos 18%, no Laranjeiro e Caparica, e dos 20%, na Trafaria (CMA, 2015).

Quanto aos dados referentes à colocação do Trafariense no mercado de trabalho, observou-se que 14% da população estão desempregadas e, agravado pelo fato da idade avançada da maior parte da população, 31% da população encontram-se reformadas (Figura 11).

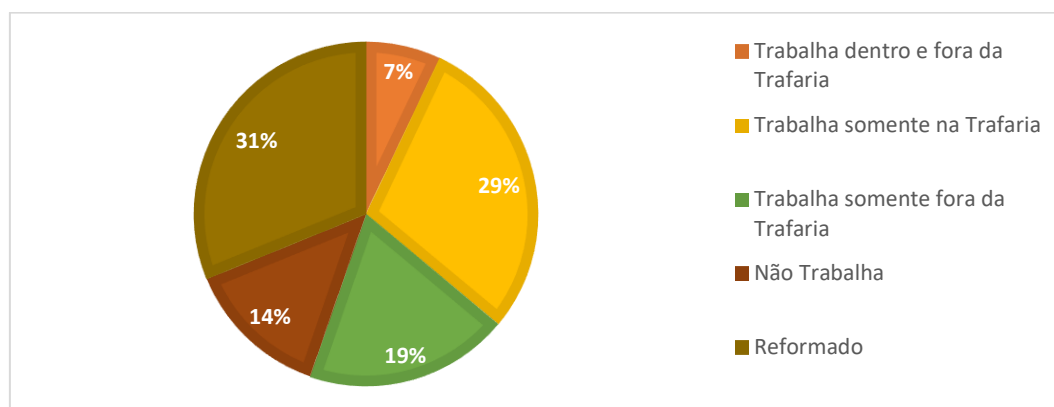
Figura 11. Posicionamento no mercado de trabalho.



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

Indo ainda um pouco além na investigação, foi possível averiguar a localidade de trabalho da faixa da população que se encontra empregada. Dos 55% da população ativa da Trafaria, entre empregos formais e informais, destaca-se que 29% trabalham na própria freguesia e 19% trabalham fora dela, tendo de se deslocar para outras freguesias que oferecem melhores possibilidades de emprego (Figura 12).

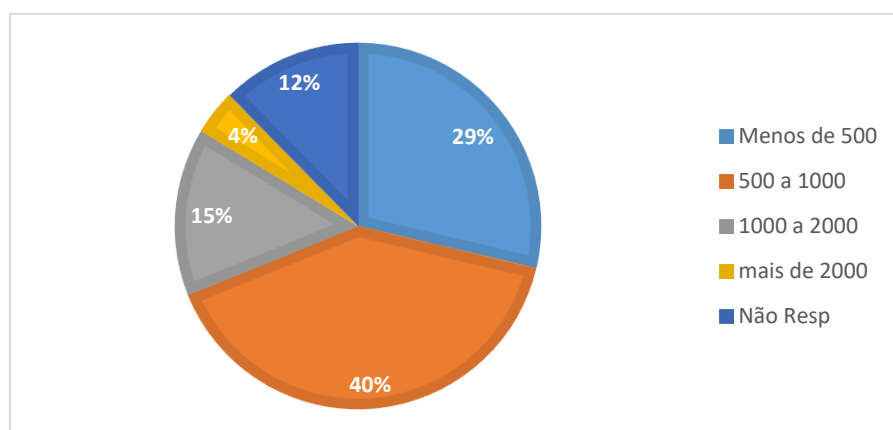
Figura 12. Local de trabalho do morador da Trafaria.



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

Em se tratando da renda do agregamento familiar, os inquéritos respondidos mostram que a maior parte da população, 40%, tem mensalmente uma renda familiar entre 500 e 1000€, incluindo as receitas com reformas e/ou trabalhos informais. Ressalta-se aqui a considerável percentagem da população, 12%, que optou por seu direito de não responder à questão (Figura 13).

Figura 13. Rendimento familiar (em euros).



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

Como destacado, 12% da população se absteram de responder à questão referente aos ganhos mensais. Um dos principais motivos pela ausência de resposta estava relacionado ao receio dos entrevistados em terem seus subsídios

governamentais reduzidos, mesmo tendo sido informados de que suas identidades seriam preservadas e que o questionário tinha objetivos acadêmicos.

Os dados referentes ao rendimento familiar (Figura 12), associados aos dados referentes à faixa etária populacional (Figura 5), remetem a uma análise socioeconômica que não poderia deixar de mencionar o alto valor gasto em saúde, visto que o posto de saúde da freguesia encontra-se fechado<sup>45</sup>, sendo portanto esse custo acrescido do valor de deslocamento até o posto mais próximo, em freguesias vizinhas, sobretudo na freguesia da Costa da Caparica, para atendimentos de rotina.

A partir de entrevistas semiestruturadas nas farmácias locais e mesmo de depoimentos dos moradores (cap. 9), constatou-se um alto nível de queixas relativas a doenças respiratórias e alergias, em especial estas queixas referem-se à crianças e população idosa, o que torna a população mais vulnerável ao efeito da poluição, associada ao pó advindo das atividades cerealíferas do PGD 1, conforme detalhado no cap. 7.2.

## **8.2. Percepção dos impactes decorrentes do PGD 1**

A segunda parte do questionário foi dedicada ao reconhecimento da percepção dos moradores relativamente ao impacto socioambiental provocado pela implantação do megaprojeto já existente no território, o Terminal Cerealífero da Trafaria, construído em julho de 1980 e que atualmente está em pleno funcionamento, localizando-se na única praia fluvial da freguesia, ladeando a vila histórica.

É comum as regiões que acolhem megaprojetos, como neste caso de estudo, provocarem a alteração do modelo de crescimento para o território por causa da desestruturação das atividades econômicas. São inúmeros os casos de consequências negativas para a população diretamente afetada relacionadas ao desenvolvimento de atividades econômicas, seja por motivos de incompatibilidade técnica e do perfil socioeconômico que não condiz com a ocupação de cargos decorrentes da implantação de megaprojetos, seja em decorrência da desterritorialização dos moradores.

---

<sup>45</sup> Durante o decorrer desta pesquisa e até o início do ano de 2017, não sendo possível o posterior acompanhamento da situação.

No caso da implantação da usina hidrelétrica de Aimorés, também conhecida como Hidrelétrica Eliezer Batista, inaugurada em 5 de maio de 2006, na bacia do Rio Doce, em Minas Gerais, as transformações socioespaciais nos municípios atingidos<sup>46</sup> levaram os moradores a serem deslocados compulsoriamente pelo empreendimento para outras áreas, obrigando a população a uma readaptação de suas atividades econômicas que anteriormente estavam diretamente ligadas à ocupação do território. Nesse caso brasileiro, o município onde houve maior perda territorial foi Itueta, que teve “a sede da cidade foi completamente removida para outro local” (Silva & Silva, 2011, p. 109).

Na tentativa de compreender mais aprofundadamente os impactos socioambientais do PGD1 ao longo do tempo sofridos pela população trafariense buscou-se averiguar, especificamente, quais as principais queixas atuais da comunidade, décadas depois do projeto ser implantado. Entre as reclamações destaca-se a poluição causada pelo PGD1 no território como principal consequência negativa e a implicação desta na qualidade de vida, nas atividades cotidianas, na saúde, no lazer e na economia local.

Nesse sentido, torna-se importante destacar o conceito de poluição, fornecido pelo Decreto-Lei nº 127/2013, que orientou a análise de dados:

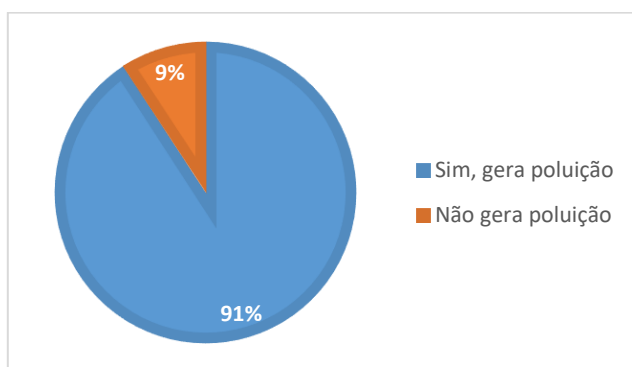
Poluição: a introdução direta ou indireta, em resultado de ação humana, de substâncias, vibrações, calor ou ruído no ar, água ou solo, suscetíveis de prejudicar a saúde humana ou a qualidade do ambiente e de causar deteriorações dos bens materiais ou deterioração ou entraves ao usufruto do ambiente ou a outras utilizações legítimas deste último (Decreto-Lei nº 127/2013).

Quando questionados sobre a poluição sofrida em consequência da operação do Terminal Cerealífero, PGD1, observa-se que 91% da população reclamam de algum tipo de poluição e 9% consideram que o projeto não causou poluição ambiental (Figura 14).

---

<sup>46</sup> Com base em informações divulgadas pelo Movimento dos Atingidos por Barragens (MAB, coletadas por Silva e Silva (2011).

Figura 14. Percepção da poluição causada pela implantação do PGD1.

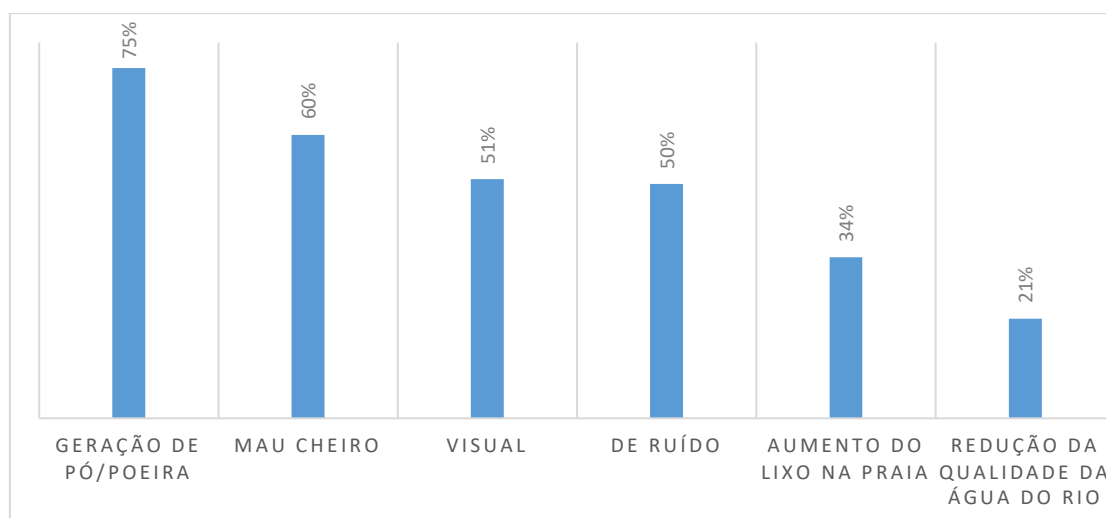


Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

As principais queixas observadas quanto aos tipos de poluição foram: a poluição sonora (de ruído), poluição visual, aumento de lixo na praia, mau cheiro, redução da qualidade da água do rio e, em primeiro lugar, a geração de pó e poeira.

É possível observar que 75% da população sofre com efeitos negativos relacionados com a geração de pó; 60% reclamam do mau cheiro causado pelos cereais; 51%, da poluição visual; 34% da população reclamam do aumento de lixo na praia, em especial por esta ter as atividades de banho e lazer reduzidas desde a implantação dos Silos de Cereais. Quanto à qualidade da água do rio, 21% dizem ter percebido redução na qualidade, embora ressaltando que foram muitos os relatos a respeito da melhora no tratamento dado à água e ao esgoto pelo governo local (Figura 15).

Figura 15. Principais tipos de poluição citados .



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

O relato de uma moradora local questiona a licença dada pelos órgãos competente do governo central para a implantação e operação das atividades da empresa responsável pelo megaprojeto:

A primeira vez que eu vi que começaram a fazer essa obra (os Silos) eu até chorei. Não sei como que um ministro de ambiente de uma capital permitiu que se construísse essa aranha de ferro na boca do rio (Moradora, comerciante, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

Quando entrevistados os moradores da Trafaria relativamente aos impactes socioambiental decorrentes da implantação do grande projeto do PGD1, foi feita uma distinção entre (a) os impactes sentidos em nível pessoal, ou seja, em relação ao cotidiano do indivíduo, e (b) os impactes percebidos em nível da comunidade, ou seja, a percepção do coletivo, que afetam o modelo de desenvolvimento, as perspectivas para o território e mesmo para futuras gerações. Ainda que essas percepções possam estar associadas, foi percebida uma pequena diferença na resposta do trafariense.

Em relação aos impactes individuais, constatou-se que 53% da população declaram sofrer impactes negativos diretos, 1% dos moradores da Trafaria relata impactes positivos diretos e 44% dizem não ter tido sua vida pessoal alterada. Por outro lado, quando questionados sobre os impactes socioambientais para a freguesia, a percentagem da população que relata impactes negativos se amplia consideravelmente, subindo para mais de  $\frac{3}{4}$  da população. São 76% dos habitantes os que consideram negativos os impactes causados na freguesia como consequências da implantação do PGD1 e apenas 3% dos moradores consideram que este projeto teve impacto positivo para a população local (figuras 16 e 17).

Figura 16. Percepção do morador a respeito do impacto socioambiental em sua vida.

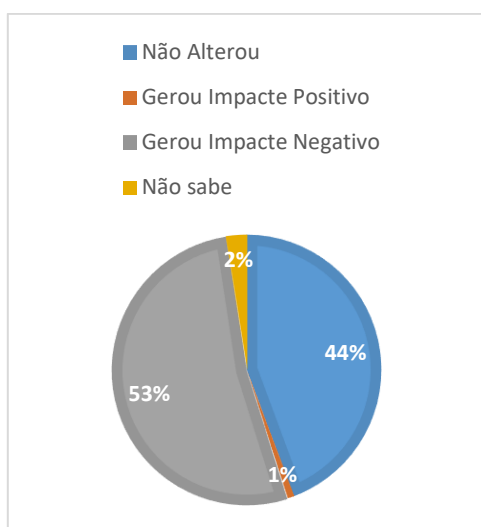
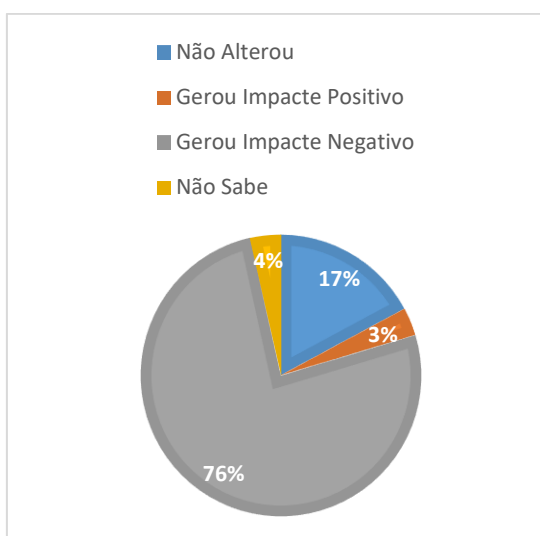


Figura 17. Percepção do morador a respeito do impacto na comunidade.



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

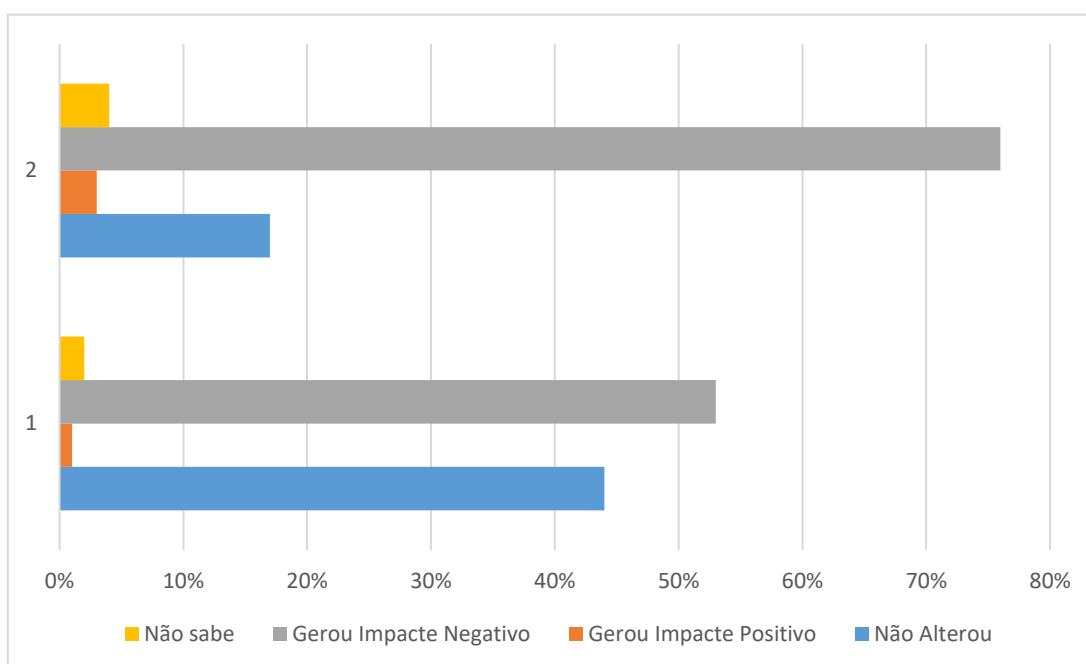
Em relação aos impactes socioambientais do PGD 1, destaca-se a entrevista feita na associação não governamental Santa Casa da Misericórdia, que revela:

As referências que temos a este nível são transmitidas pelas pessoas mais idosas que frequentam o Centro de dia do Centro social da Trafaria, e também pessoas que procuram o Gabinete de inserção profissional, e que afirmam que esta estrutura não contribuiu para a integração profissional de pessoas da Trafaria, sendo que inicialmente, aquando da construção, se fizeram promessas a esse nível. O impacto é considerado extremamente negativo, do ponto de vista ambiental, pois afastou ao longo dos anos a fixação de pessoas jovens na vila da Trafaria. As pessoas mais idosas referem que lamentam a destruição de uma estância balnear de excelência, e o afastamento de qualquer possibilidade de investimento na Trafaria (Entrevista com Dra. Maria de Assis Almeida, Coordenadora Técnica da Santa Casa da Misericórdia, em 2016).

É diagnosticado, de acordo com esses dados, que olhar do trafariense para as alterações causadas na paisagem é, na maior parte das vezes, de reprovação. Fazendo um comparativo entre as percepções de impactes individuais e coletivos, pode-se inferir que o morador da Trafaria está mais incomodado com os impactes negativos causados no território relativos ao coletivo e perspectiva de futuro da comunidade que com os impactes negativos sofridos individualmente (Figura 18)



Figura 18. Comparativo de percepção de impactes individuais e coletivos



Legenda: Sequência 1 – Referente a percepção de impactes individuais; Sequência 2 – referente a percepção de impactes coletivos

Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

O depoimento a seguir, de um morador da Trafaria reforça os dados apresentados, chamando atenção para a desvalorização do território (ocorrido nas últimas décadas) e para a deterioração dos equipamentos públicos e urbanos.

Antigamente os médicos aconselhavam a praia da Trafaria por motivo de saúde, porque tinha bastante iodo. As pessoas vinham de Lisboa com propósito de usufruir dessa praia. Agora a Trafaria está suja, velha e devoluta; Não tem posto médico, o Correio fechou e reduziu seus serviços (Moradora, costureira, entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

Em entrevista concedida para esta pesquisa, em 2016 a Presidente da União de Freguesias de Caparica e Trafaria, Teresa Coelho, quando questionada sobre a poluição gerada pelas atividades em exercício da obra na freguesia, disse: “considero que as poluições: visuais, de ruído, geração de pó e o aumento do lixo na praia são os principais impactes negativos do megaprojeto para a região”.

São muitos os casos que relatam a dificuldade de mensurar os custos de megaprojetos e, por conseguinte, a contrapartida oferecida para a população diretamente afetada. No Brasil, por exemplo, no início dos anos de 1980, a reivindicação “terra por terra”, do Movimento de Atingidos por Barragens (MAB), confrontava “a estratégia das empresas de oferecer e pagar indenizações individuais aos agricultores atingidos para desarticular o movimento coletivo” (Corrêa, 2014, p. 118).

O movimento buscava o reassentamento às famílias afetadas em terras de qualidade e condições similares de desenvolvimento econômico àquelas perdidas para a implantação de megaprojetos, em especial às Usinas de Itá e Machadinho, no Rio Pelotas (RS/SC), Brasil.

Desde as primeiras caminhadas de reconhecimento do território pôde ser observada a presença de um tanque de águas paradas na proximidade da obra, referida pelos moradores como uma “piscina”, construída e oferecida pela empresa Silopor - Empresa de Silos Portuários, que seria entregue à população trafariense como “compensação” pelos impactes socioambientais decorrentes da obra, sobretudo pela perda de parte do acesso ao rio Tejo e interrupção do trajeto que ligava a comunidade ao mar.

Talvez coubesse nesse caso um movimento social de “água por água”, em que o reassentamento às famílias afetadas pela perda do acesso às águas pudesse garantir o acesso às águas de características similares quanto à qualidade e quantidade desse recurso.”A piscina era para a Trafaria, para as crianças. Fizeram como um benefício a partir da construção” (Morador, pescador, entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria de 16 a 20 anos).

Segundo entrevistas realizadas com moradores locais, a piscina nunca foi finalizada, aberta ao público ou utilizada. Atualmente é um tanque cercado por grades de arame ocupado por água parada e foco de reprodução de insetos (Foto).

Foto 37. Piscina construída pela empresa responsável pela implantação e gerenciamento do PGD1.



Fonte: Pesquisa de campo realizada na Trafaria (2016).

Junto à comunidade foi possível verificar ainda o descontentamento da população e os conflitos relacionados à falta de credibilidade que ainda hoje permanece entre os habitantes locais em relação à transparência no processo de implantação da obra. Este conflitos substanciais e de procedimento acarretam a predisposição para não aceitação de novos megaprojetos na localidade, como pode ser verificado no depoimento que se segue: “As promessas são feitas de boca, antes de construírem (os Silos) foi prometido emprego e uma piscina, nós temos um tanque de água suja e infecções respiratórias” (Moradora, cozinheira, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

Em conversa informal com um servidor público da Junta da Freguesia da Trafaria e Caparica, durante caminhada para reconhecimento do território da Trafaria conduzida em parceria com aquela Junta, este servidor informou que “o tanque não teria sido construído com esta finalidade de lazer, mas com a finalidade de reservatório para captação de água em caso de incêndio”. Posteriormente este argumento foi reafirmado pela presidente da Junta da Freguesia da Trafaria, conforme depoimento que segue:

O processo de contrapartidas à comunidade devidas pela Silopor não foi acompanhado pela Junta de freguesia. De qualquer forma, por aquilo que conhecemos, a referida "piscina" trata-se de um tanque integrante do sistema de emergência dos silos, constituindo uma reserva de água

para combate a incêndios (Entrevista com Teresa Paula de Sousa Coelho, Presidente da Junta da União de Freguesias da Caparica e Trafaria, 2016).

Entretanto é de se estranhar que esse tanque de água parada encontra-se a menos de 500m do leito do rio onde seria possível a captação de água. Por outro lado destaca-se que a Junta da Freguesia da Trafaria considera que a construção do Terminal Cerealífero na Trafaria gerou impactes negativos aos indivíduos da Trafaria e contribuiu negativamente para o modelo de crescimento pretendido para a região.

Além da desvalorização dos potenciais riscos e efeitos negativos gerados pelos megaprojetos, há, por outro lado, a supervalorização dos possíveis benefícios para a região que seriam produzidos pela implantação da obra. Relembrando o fenômeno referido como “paradoxo dos megaprojetos” (Flyvbjerg, 2007b) como um acontecimento recorrente na implantação de um PGD, com efeitos econômicos e políticos para a região, o caso da implantação do Terminal Cerealífero na Trafaria pode ser considerado um exemplo.

Martins (2015) evoca o “paradoxo dos megaprojetos” em sua atual pesquisa a respeito da Usina Hidrelétrica de Belo Monte implantada no Brasil e considera que este fenômeno não é recente, ainda que se mascare como novidade ao associar-se a propostas de desenvolvimento local e geração de emprego a curto prazo. Nas palavras da autora:

Uma das principais questões a ser abordada relacionase com a atualidade desta discussão. Ao analisar os megaprojetos contemporâneos, pode-se considerar que este é um “novo” fenômeno que reproduz características do passado, ou um “velho” fenômeno atualizado. A partir da revisão bibliográfica realizada, a partir de um conjunto de autores com diferentes nacionalidades e experiências empíricas internacionais, constatou-se que estas grandes obras se configuram enquanto fenômeno mundial, e que não correspondem a uma temática nova. O que parece “novo” é a escala dos conflitos na atualidade e a convicção de que o passado não serviu de experiência para que não se cometessem velhos e novos erros (Silva, 2015, p. 36).

É, portanto, comum que o conceito de desenvolvimento, particularmente relacionado com a geração de emprego e renda para a região, seja associado à justificativa para a implantação de um megaprojeto. Entre os impactes positivos previstos para a comunidade local está, pelo menos no discurso de venda da ideia de

implantação, a ampliação de postos de trabalho para a comunidade local. Por este motivo tornou-se importante verificar a percentagem da população trafariense que afirmasse ter trabalhado ou está a trabalhar no Terminal Cerealífero.

Entretanto, constatou-se que apenas 3% da população que responderam ao inquérito estiveram empregados ou prestaram serviço no PGD1 desde os inícios de suas atividades até os dias atuais, sendo que, na maior parte dos casos, os empregos estiveram relacionados com a fase de construção da obra, ou seja, como mão de obra menos qualificada. Por outro lado, 97% dos moradores locais da Trafaria nunca receberam honorários por serviços prestados àquela empresa (Tabela 2).

No caso da Trafaria o depoimento a seguir registra o trabalho realizado pela população local e alguma queixa em relação ao equipamento de proteção necessário para o exercício de atividades:

Trabalhei dois dias a arrancar ervas sem luvas e com botas de borracha maiores que o meu número e não aguentei as bolhas. Eu tinha 17 ou 18 anos, tinha acabado e casar e o meu marido, pescador, tirou-me de lá. Não tinha contrato e não me lembro quanto me iriam pagar (Moradora, trabalhadora de limpeza, entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

Estendendo a mesma questão ao agregamento familiar e questionando os moradores sobre seus familiares trabalharem ou já terem trabalhado ou prestado serviço no Terminal Cerealífero – PGD1, encontramos o resultado de que apenas 5% dos entrevistados têm ou tiveram alguém em seu agregamento familiar que prestou ou presta serviço nos Silos de Cereais (Tabela 1)

Tabela 1. População da Trafaria que prestou serviço para a empresa Silopor (em %).

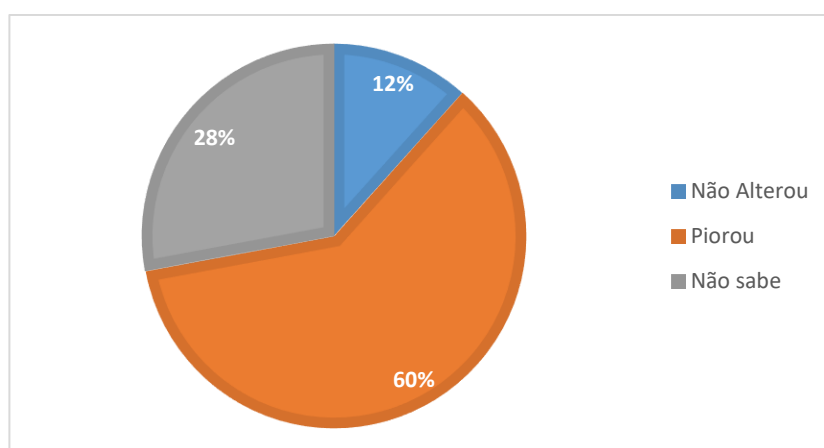
	<b>Alguma vez prestou serviço para a empresa</b>	<b>Nunca prestou serviço para a empresa</b>
<b>População Inquirida que trabalhou diretamente para a empresa PGD1.</b>	3	97

	<b>Algum familiar trabalhou na empresa</b>	<b>Nenhum familiar trabalhou na empresa</b>
<b>População Inquirida que teve um familiar a trabalhar para a empresa PGD1.</b>	5	95

Por outro lado, em se tratando do Terminal Cerealífero como um megaprojeto industrial que compete pelo uso dos recursos hídricos locais com as atividades piscatórias e o comércio decorrente dessas, tornou-se oportuno identificar a percepção do morador da tráfaria relativamente aos impactos sofridos em termos de redução de postos e condições de trabalho na atividade da pesca.

Conforme verificado, 60% da população consideram que a atividade da pesca foi impactada negativamente por ter o acesso ao rio e à praia dificultados devido à implantação do megaprojeto e às implicações da concorrência espacial entre as atividades da indústria e as atividades da pesca. Ao contrário, 12% da população acreditam que não houve alteração na atividade e 28% da população não souberam responder à questão especialmente por não exercer atividade diretamente afetada pelo exercício da pesca (Figura 19).

Figura 19. Percepção de impacto o PGD na atividade da pesca.



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

### 8.2.1. Análise de Dados do GRUPO 2

De um modo geral, os moradores da Trafaria referem-se à construção do Terminal Cerealífero na Trafaria como um divisor de águas no modelo de crescimento da freguesia, de um modelo anteriormente voltado para a promoção das atividades econômicas de turismo e pesca, para um modelo pautado na produção industrial, conforme depoimentos analisados no cap. 10. É comum que se referirem à implantação do PGD1 como uma perda em sua qualidade de vida, em especial ao que se refere à saúde e ao desenvolvimento local.

O arquiteto Duarte Brasil Paiva ressalta que a implantação do Terminal de Cerealífero impede o acesso adequado dos moradores da cidade aos recursos hídricos, estando fora da escala da paisagem. O arquiteto considera “bastante grave” a presença do Terminal Cerealífero na região e confirma o que os moradores da Trafaria revelam em relação à perda da ligação entre a vila e o rio: “Essa estrutura e a sua envolvente entra no conceito de não-lugar. Ou seja, não é relacional, identitário nem histórico”.

Esta análise é colaborada ainda pelo depoimento do Vereador da Educação, Cultura, Desporto e Juventude Antônio Matos, que faz um alerta para a escala do projeto em relação à vila histórica. Segundo o Vereador, “a escala daquele projeto, pela dimensão territorial face a ocupação urbana da Trafaria, quer em terra quer termos de alargamento da cobertura de terra sobre o rio é bastante ampliada diante da natureza, da dimensão, e das atividades econômicas ali instaladas”.

O que se observa é que o rio foi a base para a ocupação humana do território e a implantação do PGD 1 impede o desenvolvimento da vila tanto em relação ao rio quanto ao crescimento no sentido poente, ou seja, com a freguesia vizinha, a Costa da Caparica.

É bastante grave a colocação e manutenção desses Silos na Trafaria. Já há algum tempo que estudo parte da Trafaria para a dissertação do mestrado em arquitectura. (...) É notória a ligação física entre as condições precárias e de descontinuidade e fragmentação urbana com a localização dos Silos. Além disso, os Silos impedem a luz do poente de chegar adequadamente à vila. E esta vila precisa dessa luz (Entrevista com Paiva, em 2017, para o Jornal da Região).

O pó fino decorrente da operação do Terminal de Cereais é visível na paisagem, por exemplo, nos batentes das janelas e nas mesas dos cafés e tem gerado danos à saúde dos moradores. Com efeito, 91% queixam-se da poeira ou de algum outro tipo de poluição gerada pelo projeto. Os trafarienses reagem com indignação quando questionados especificamente sobre o aumento de danos na saúde causados pela implantação da obra, e nunca deixam de revelar a falta do posto médico na localidade.

Cabe ressaltar que o povoado da Trafaria ocupa um território descontínuo, isto é, os trafarienses residem tanto em bairros mais afastados do local de implantação do PGD1, como Murfacém, Pêra ou mesmo Cova do Vapor, quanto em locais muito próximos ao Terminal Cerealífero, como o centro histórico, a zona ribeirinha, o Torrão I e o Torrão II.

A distância entre o local de residência na freguesia e o Terminal Cerealífero altera as percepções do trafariense em relação aos efeitos originados por ela. Ainda que não tenha sido realizada uma pesquisa específica, subdividida por localidades dentro da freguesia, foi possível observar a diferença entre os retornos dos moradores diretamente afetados em sua vida cotidiana e daqueles que não convivem de forma tão próxima com o PGD1.

Particularmente, no caso da população que habita ou trabalha nas proximidades da infraestrutura, as reações são de medo em relação a possíveis acidentes. Foram registrados alguns depoimentos referentes a acidentes de trabalho nos primeiros anos de atividades do PGD e registradas diversas preocupações atuais referentes aos riscos do desenvolvimento da atividade no local, conforme poderá ser observado a partir da análise crítica do discurso (cap. 10). Segue abaixo um depoimento preocupante da moradora:

O meu sobrinho morreu lá. Tinham muitos acidentes de trabalho lá. O meu filho também quase morreu, ficou preso lá dentro e gritou muito com medo de cair dentro dos cereais, pois a porta só abria por fora. Mas ouviram e tiraram-no de lá (Moradora, Servidora na Estação Fluvial, reformada, mais de 80 anos, nasceu na Trafaria).

O Terminal Cerealífero requer medidas de segurança, de controle e monitoramento de temperaturas em espaços confinados que armazenam matérias suscetíveis de combustão espontânea. O armazenamento de cereais pode gerar e liberar



gases tóxicos que, sob certas condições, tornam-se explosivos. Para além das medidas de segurança, seria pertinente esclarecer a população a respeito da atuação da empresa enquanto responsável por prevenção e redução de risco, mas, segundo os entrevistados, não há informações nesse sentido.

Segundo o Instituto Americano de Engenheiros Químicos (2014), os materiais orgânicos granulares armazenados em Silos são bastante susceptíveis ao aquecimento, o que pode levar à ignição espontânea e à combustão no momento da moagem. São diversos os casos de explosões espontâneas em terminais cerealíferos no mundo. Um dos exemplos foi a explosão ocorrida em Blaye, França, em 20 de agosto de 1997, causando 11 mortes (Institut National de L'Environnement Industriel et des risques, Explosion of a grain silo Blaye – France, 1998).

No Texas, em 1981, uma explosão, também em terminal cerealífero, causou 6 mortes e deixou 32 feridos (*Gendisasters*, 1981). Um dos piores acidentes registrados em silos de grãos foi o ocorrido em 1977, no Rio Mississippi, matando 36 pessoas no subúrbio de Nova Orleans, EUA (WHP – Popular Topics, 1977). Tais dados revelam a real periculosidade de Terminais Cerealíferos serem instalados próximos a cidades e povoados.

Nota-se ainda que a instalação do PGD1 colaborou para o distanciamento entre a Trafaria e a freguesia vizinha, colaborando com a descontinuidade territorial e com o aumento de espaços que vêm sendo ocupados desordenadamente, sem os devidos equipamentos urbanos e condições de saneamento básico. Tais condições podem estar associadas ao índice de violência verificado em determinados bairros da freguesia.

Historicamente a ligação entre as duas freguesias (da Trafaria e da Costa da Caparica) e o enquadramento de suas políticas sempre foi muito grande e por isso a ocupação desses territórios deve ser planejada de forma a haver um entendimento entre essas duas freguesias, já que as atividades humanas nesses territórios influenciam-se mutuamente. O Plano Diretor Municipal está a ser reformulado em especial nos quesitos do Ordenamento e da Base de Estrutura do Desenvolvimento (Entrevista ao Presidente da Junta da Freguesia da Costa da Caparica, em 2015).

Por outro lado, os impactes positivos associados à implantação do Terminal Cerealífero foram pouco mencionados pelos respondentes. Apenas 1% da população

considera que o PGD1 tenha alterado positivamente sua vida e apenas 3% da população dizem que a freguesia teve melhorias após a implantação da obra e durante os mais de 30 anos de sua atividade no local. A percentagem da população que revela ter ocupado um posto de trabalho decorrente das atividades da empresa também é baixa, como foi observado.

Tais dados permitem constatar que, no caso da implantação deste megaprojeto, ocorreu o que costuma ser comum em relação aos efeitos de PGDs industriais. Os impactos negativos ficaram a cargo da população local enquanto os impactos positivos, relacionados à produtividade e eficiência do empreendimento industrial, são distribuídos entre os interessados que não residem no território.

### **8.3. Percepção dos impactos decorrentes do PGD 2**

A terceira parte do questionário destinou-se à coleta de dados referentes à expectativa em relação à implantação do Terminal de Contentores da Trafaria (PGD2). O estudo de locação desse projeto tem suscitado grande debate em nível local e nacional, e a comunidade da Trafaria, bem como as freguesias adjacentes, têm se movimentado e discutido as possíveis consequências locais.

Um dos pontos relevantes no caso desse megaprojeto, pelo fato de não se poder efetivamente comprovar impactos positivos e negativos gerados pela obra, visto que encontra-se em fase de estudo de locação, foi perceber a percentagem da população que tem conhecimento da obra. Nesse sentido foi constatada, a partir da aplicação do questionário, que a grande maioria da população local entrevistada tomou conhecimento do projeto de implantação do Terminal de Contentores e sua possível localização na Trafaria: 96% dos moradores tiveram conhecimento da obra e apenas 4% da população não estavam cientes da iniciativa ou não conhecia o projeto.

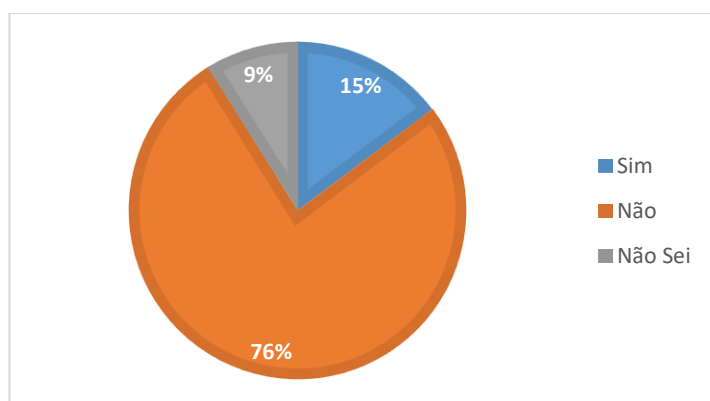
A temporalidade dos impactos ambientais tornou-se relevante neste estudo de caso, tendo em conta que determinados grupos podem sofrer consequências advindas do megaprojeto desde o momento em que correm as primeiras notícias sobre a obra. Cortés (1999, p. 56) destaca os impactos desses rumores em determinadas comunidades da seguinte maneira: “estes rumores geram os primeiros impactos, já que produzem incerteza na população, que se questiona se pode continuar com sua vida normal:

períodos de semeadura, investimentos, aquisições, entrada nas escolas, etc.” (Cortés, 1999, p. 56).

Esta ampla divulgação do projeto gerou, por si, expectativas relativas à transformação do território, uma reestruturação na organização social com a criação de instâncias de aglomeração de pessoas e instituições e um grande debate entre os interessados.

A aceitação da comunidade, relativamente à alternativa de locação do Terminal de Contentores na Trafaria, é baixa. Entre os entrevistados, apenas 15% são favoráveis à implementação deste PGD2, enquanto 76% da comunidade não desejam que o projeto seja implantado em sua região. 9% da população encontram-se indecisas ou tiveram dúvida ao responder (Figura 20).

Figura 20. Aprovação da Comunidade da Trafaria ante a implantação do PGD2.



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

Tal como no caso de implantação da Usina Hidrelétrica Monte Carlo, no Rio das Antas, na Serra Gaúcha, região de grande produção de vinho do município de Bento Gonçalves, quando um grupo de viticultores afetado pelo megaprojeto, “queriam saber como seria possível calcular o preço a ser pago pelas mudas de vinha que os antepassados deles tinham trazido de suas terras de origem” (VAINER, 2008, p. 43), a população da Trafaria, ao ser entrevistada sobre a aceitação do megaprojeto, questionava sobre os custos para os moradores, caso esta obra fosse implantada na região.

Em relação à expectativa da comunidade referente aos possíveis benefícios individuais que poderiam decorrer da implantação do PGD2, foi registrado que 79% dos habitantes da Trafaria acreditam que não seriam diretamente beneficiados, enquanto 9% acreditam que poderiam ser beneficiados de alguma forma e 12% não souberam responder (Tabela 3).

Questão semelhante foi apresentada em relação aos possíveis benefícios trazidos pelo PGD2 para a comunidade de uma forma geral. A essa questão 71% da população responderam que a comunidade não será beneficiada com a localização do projeto em sua região. Apenas 14% das respostas registraram expectativa de melhora da comunidade, caso o projeto seja ali implantado (Tabela 3).

Quando comparadas as expectativas de benefícios individuais e benefícios esperados para a comunidade, observa-se que a maior parte dos entrevistados (79% e 71%) tem expectativas negativas quanto ao projeto, sendo que a maior parte dos entrevistados acredita que os benefícios serão individuais (Tabela 2).

Tabela 2. Comparação de expectativa de benefícios diretos/comuns a partir da implantação do PGD2 (em %).

	<b>Tem expetativas positivas quanto ao projeto</b>	<b>Tem expectativas negativas quanto ao projeto</b>	<b>Não sabe</b>
<b>Expectativa de benefícios individuais</b>	9	79	12
<b>Expectativa de benefícios para a comunidade</b>	14	71	15

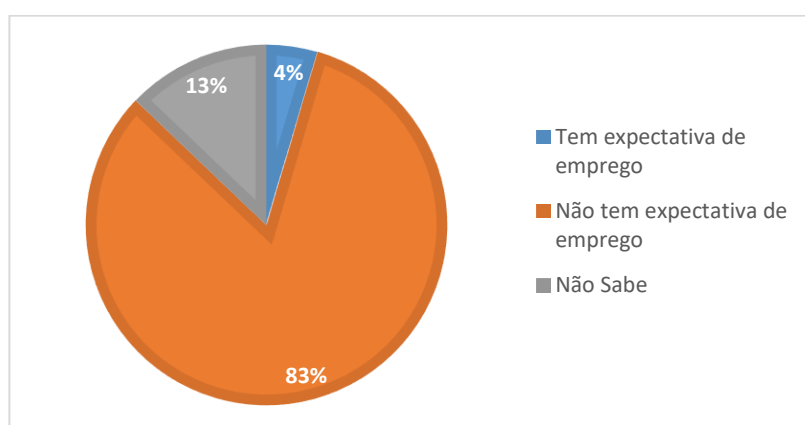
Um dos principais argumentos dos proponentes do projeto e daqueles que apoiam a obra está baseado na promoção do desenvolvimento local, com a criação de postos de trabalho e contribuirá com o PIB da República Portuguesa de forma significativa. Conforme consta no trecho do estudo que a Administração do Porto de Lisboa (APL) encomendou à consultora A.T. Kearney, datado de junho de 2013, divulgado em jornal local: “o projeto terá impactes socioeconômicos diretos

importantes: em 2048, estima-se que gere 90 milhões de euros de consumo intermédio, contribuindo com 35 milhões para o PIB, e tenha criado aproximadamente 340 empregos diretos”.

Cabe ressaltar que um terminal de contentores necessita de mão de obra especializada para operar e “não apenas retira potencial turístico a toda a área a ser intervencionada como retira condições de promoção da qualidade de vida” (Moreira, 2014, p. 14).

Relativamente à expectativa de postos de trabalho, apenas 4% da população acreditam que poderão conseguir um emprego no megaprojeto (PDG2), 83% afirmam não ter expectativa a esse respeito e 13% da população dizem não ter opinião formada em relação à expectativa de emprego (Figura 21).

Figura 21. Expectativa da comunidade da Trafaria em ter um posto de trabalho no PGD2.



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

A expectativa de emprego para a região é geralmente um dos atrativos sublinhados pelos porponentes de megaprojetos, entretanto, em diversos casos estudados, o aumento da pobreza local tem sido mais relevante que o desenvolvimento econômico. A exportação de carvão da bacia de Moatize, na província de Tete, centro-norte de Moçambique, pela empresa brasileira Vale e pela empresa britânica Riversdale, é um exemplo de redução da qualidade de vida da população local e aumento da pobreza gerado a partir de um megaprojeto (Selemane, 2011).

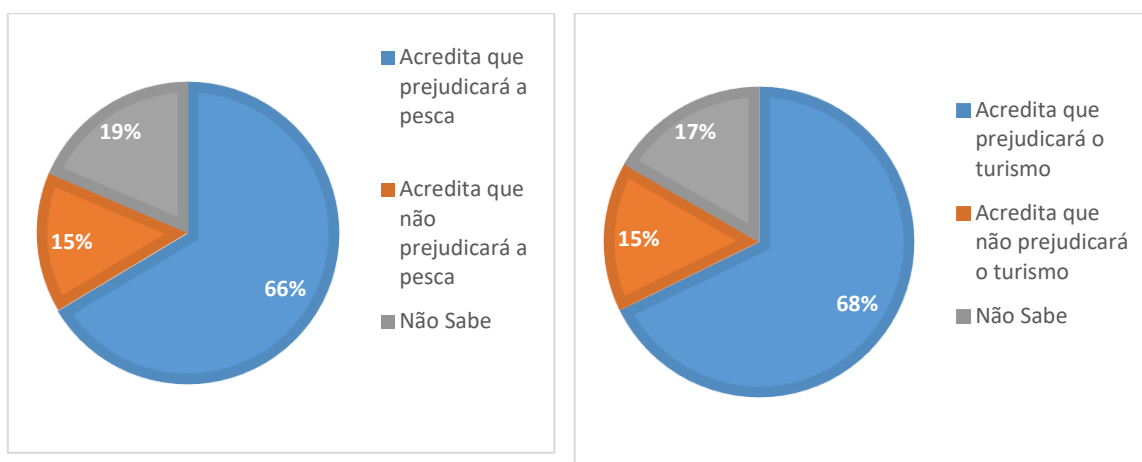
Segundo o investigador do Centro de Integridade Pública (CIP), Thomas Selemane, a mina de carvão é considerada uma das maiores de África estando previstas exportações no valor de milhares de milhões de dólares nas próximas décadas. Deslocados de seu território de origem, dando lugar à implantação da mina de carvão, a população não tem acesso ao rio e é abastecida com um sistema de tanques. A produção agrícola baixou por causa das condições do solo. Famílias ficaram sem acesso aos bens de consumo que tinham anteriormente e não se beneficiou do investimento.

Ainda relativamente ao desenvolvimento económico da localidade, foram questionados os moradores sobre os impactes, positivos e negativos, que o PGD 2 poderia suscitar em termos de concorrência ou compatibilidade com as principais atividades económicas atuais da Trafaria, a pesca e o turismo.

Para Alfredo Monteiro, presidente da Associação de Municípios da Região de Setúbal, o terminal de contentores na Trafaria significaria “uma enorme regressão em relação ao projeto de sustentabilidade que existe no local”, sugerindo que o Plano Estratégico para o Desenvolvimento da Península de Setúbal deve ser posto em cima da mesa e discutido para posterior aplicação, em vez de ser “constantemente ignorado por projetos que se opõem às suas ideias de desenvolvimento” (CiberSul, 2013).

Especificamente em relação à pesca, 66% da população entrevistada acredita que as atividades são incompatíveis com a implantação do Terminal de Contentores e relativamente ao turismo 68% acreditam que o PGD2 irá prejudicar a atividade no local. Percebeu-se que ambas as atividades serão prejudicadas, de acordo com o conhecimento dos moradores locais, por serem consideradas atividades concorrentes. As figuras a seguir mostram a similaridade entre os dois quesitos (Figuras 22 e 23).

Figura 22. Expectativa em relação à pesca. Figura 23. Expectativa em relação ao turismo.



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

Tais expectativas relativas às atividades de pesca e de turismo condizem com relatos de pesquisadores (Martins, 1993; Vainer, 2008) que destacam que os megaprojetos estabelecem novas dinâmicas socioeconômicas e geram “não contribuem para a diminuição das disparidades e desigualdades existentes entre as regiões do país. Ao contrário, as regiões onde estes projetos são implantados sofrem, de modo geral, com a desestruturação das atividades econômicas” (Martins, 1993, p. 61).

### 8.3.1. Análise de Dados do GRUPO 3

Foi constatada que a grande maioria da população local tomou conhecimento do projeto de implantação do Terminal de Contentores e sua possível localização na Trafaria. No geral os moradores entrevistados sabem discursar sobre o projeto, as obras de infraestrutura secundárias que ele vai necessitar, tais como acesso viário, ferroviário e aterros, bem como sobre as possíveis consequências para o território.

Poucos foram os entrevistados que não tinham conhecimento do que seria o Terminal de Contentores previsto para a Trafaria, suas implicações para a comunidade e para seus indivíduos. Nesse sentido, não são poucos os depoimentos de moradores que questionam as prioridades relativas à aplicação de recursos na região. Segue abaixo um depoimento de morador que compara alternativas de locação do Terminal:

O Barreiro (outra alternativa de locação para o projeto) só tem a ganhar com os contentores. (...) Para se conseguir colocar os contentores cá teria que se fazer obras e tapar o fecho da golada do rio. O canal que fica entre a Cova do Vapor e o farol do Bugio seria fechado. (...) No porto de Sines está uma empresa de Singapura que já fez proposta de ampliação do porto. O governo aprovou essa proposta (...) Essas são as razões para eu acreditar que os contentores não devem vir prá cá (Morador, mecânico de automóveis, vive na Trafaria há mais de 30 anos. Depoimento referente ao estudo de locação do Terminal de Contentores, citando a Trafaria e outras localidades como, por exemplo, Sines e Barreiro).

A percepção dos impactes previstos pelos moradores se dá de forma ligeiramente diferente, embora igualmente negativa, quando se trata das consequências sobre o cotidiano individual e em relação ao que esperam para a comunidade: 79% dos habitantes da Trafaria acreditam que não seriam diretamente beneficiados, enquanto 71% respondem que a comunidade não será beneficiada com a localização do projeto em sua região (Tabela 3). Tais dados mostram que, de uma maneira geral, os habitantes da Trafaria estão mais atentos e preocupados com o impacto direto que irão sofrer, mas também se preocupam com os impactes para a localidade.

Em relação à previsão de implantação do Terminal de Contentores na Trafaria, em entrevista com coordenadora da associação não governamental Santa Casa da Misericórdia, quando questionada sobre o posicionamento da instituição esta também se posiciona contrariamente à locação do megaprojeto no território, conforme revela trecho do depoimento: “A instituição não foi favorável, aliando-se aos moradores da Trafaria que consideram que essa possibilidade seria uma desvalorização em dobro da zona costeira, que já sofreu o primeiro golpe com a construção dos silos” (Entrevista com Dra. Maria de Assis Almeida, Coordenadora Técnica da Santa Casa da Misericórdia, em 2016).

Dessa forma, verifica-se que a grande maioria da população tem expectativas de impactes negativos, por um lado, porque não esperam que este venha a criar empregos (apenas 4% da população têm expectativas de empregos gerados pelo PGD2) e, por outro, pelos prejuízos que irão trazer para as atividades desenvolvidas atualmente na Trafaria, nomeadamente, a pesca e o turismo.



#### 8.4. Participação social da população entrevistada

Se as pessoas se tivessem reunido durante a época dos silos, como se reuniram nos contentores talvez os silos nunca tivessem entrado na terra (Moradora, comerciante, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

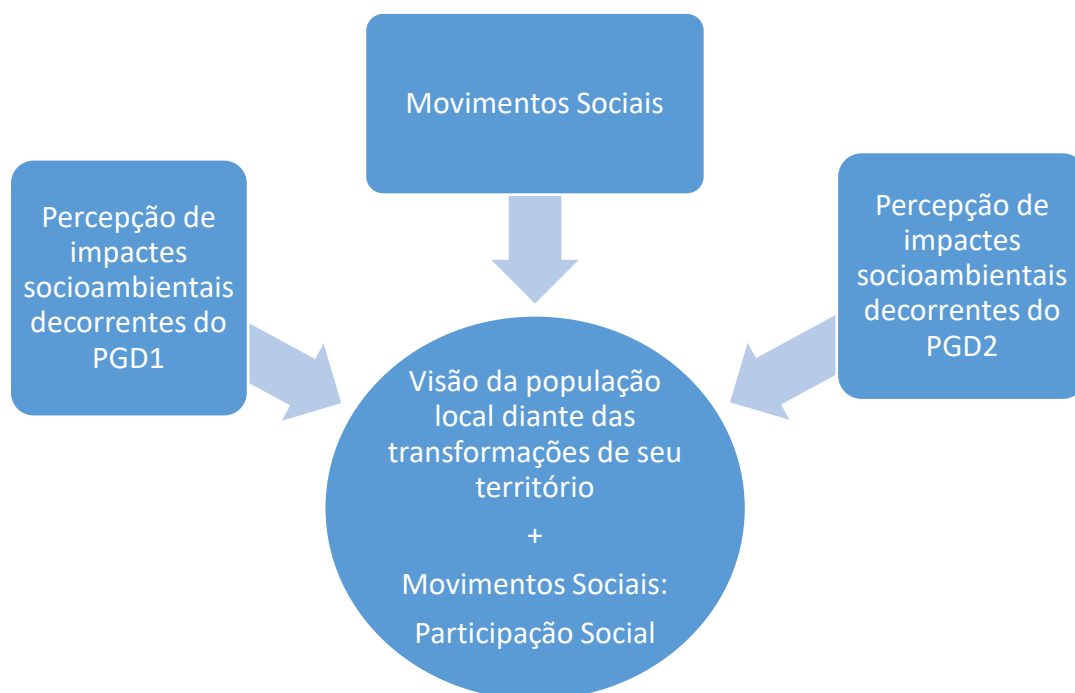
O quarto grupo a que foram aplicadas as perguntas, moradores da Trafaria, foi desenvolvido a partir da necessidade de compreender a dinâmica sociocultural num ambiente que foi palco da implantação de um Projeto de Grande Dimensão, o Terminal Cerealífero, e que estava em vias de acolher um segundo megaprojeto, o Terminal de Contentores.

Investigar a participação pública como princípio fundamental da democracia e também como instrumento de proteção ambiental (Hogan, 1994; Morin, 2011) proporcionou uma análise empírica referente às formas de consulta e informação dos interessados, bem como ao reflexo dessa participação na tomada de decisão governamental e no exercício da cidadania.

Para que fosse possível aprofundar o conhecimento a respeito dessas e de outras manifestações públicas, bem como das formas de organização social decorrentes do processo de implantação do PGD2, foram incluídas questões específicas sobre a participação dos moradores em associações locais, em consultas públicas promovidas pelo governo, em assembleias, em movimentos sociais que pudessem representar seus interesses ou colaborar para o entendimento a respeito do megaprojeto previsto para seu território.

Sempre buscando identificar a visão da população local diante das transformações de seu território, este grupo de questões foi elaborado com intuito de perceber a formação da identidade do morador com o lugar e os impactes gerados a partir de sua alteração. Por esse motivo, o grupo 4 de questões foi elaborado de forma que pudesse refletir os movimentos sociais e a organização da sociedade diante dos impactes socioambientais gerados a partir dos dois PGD estudados nessa pesquisa (Organograma 3).

Organograma 3. Interligação entre os grupos de questões do questionário quantitativo.



Fonte: a autora. Estudo de participação social decorrente de megaprojetos. Caso da Trafaria (2016).

Um dos aspectos importantes relacionados à participação social é o envolvimento do indivíduo e da sociedade nas tarefas de proteção ambiental. Backer (1991) conta a participação pública como elemento estratégico para a promoção da preservação dos recursos naturais.

Por outro lado, é a partir da participação dos indivíduos no processo de decisão sobre as vocações do território, que inclui as aptidões de seus povos, que é possível o exercício da democracia. Estando, portanto, o conceito associado a uma repercussão de mais longo prazo, não especificamente ao PGD em questão, mas à formação de um cidadão mais participativo na busca de soluções para o desenvolvimento de seu território, tornou-se pertinente investigar quais os principais coletivos e instâncias institucionalizadas de participação.

Tendo em vista que os movimentos sociais evidenciam a realidade social e efetivam propostas e ações coletivas (Gohn, 2011) e ainda os diversos tipos e escalas de participação social (Arnstein, 1969; Layrargues, 2012; Prieto-Martín & Ramírez, 2014) torna-se importante delimitar este estudo às formas de participação social mais evidentes no território durante os quatro anos de pesquisa:

1. Organização Social por meio de associações e coletivos
2. Participação em Audiência Pública
3. Criação de Movimentos Sociais reais e virtuais
4. Participação por meio de fomento a notícias e repercussão mediática

#### 8.4.1. Organização social por meio de associações e coletivos

Cabe ressaltar que existem muitas associações locais e que elas devem ser tidas em conta enquanto representação pública, conforme indica o Relatório de Apoio Técnico do LNEC à APL para elaboração do Programa Preliminar do Terminal de Contentores da Trafaria. “O aspecto do forte associativismo local pressupõe que algumas das associações locais devam ser consideradas como público interessado, a par das inclusões habituais de ONGA e associações profissionais” (Relatório de Apoio técnico do LNEC à APL).

Dentre as associações de moradores locais, foram catalogadas as que seguem listadas, muitas delas (apontadas com um asterisco) tiveram pelo menos um associado que tenha participado de entrevista ou respondido ao questionário (Quadro 3).

Quadro 3. Lista de associações de moradores<sup>47</sup>.

Associação Cultural e Recreativa da Trafaria - A Tarrafa*	Associação para o Desenvolvimento, Cooperação e Solidariedade Social	Grupo Recreativo Flechas do Picagalo
Associação de Apoio ao Desenvolvimento da Trafaria	Associação Portuguesa de Veteranos de Guerra	Mão Simmão - Associação Cultural*
Associação de Moradores da Cova do Vapor*	Biblioteca do Vapor*	Margem de Coragem
Associação de Moradores de Murfacém e Cova	Centro de Convívio de São João da Caparica Clube de Futebol da Trafaria	Novos Decisores Ciências - 2º Torrão*

<sup>47</sup> A lista de associações apresentada tomou por base as associações catalogadas em campo nos anos de 2014 e 2015, além das apresentadas no Documento de Apoio técnico do LNEC à APL para elaboração do Programa Preliminar do Terminal De Contentores Da Trafaria (2013). As associações marcadas com \* tiveram algum de seus membros a responder o questionário aplicado durante essa pesquisa.

Associação de Moradores de Pêra*	Centro de Convívio do Monte da Caparica*	Planisfério da Interculturalidade*
Associação do Comércio*	Clube Recreativo Acadêmicos de Pera*	Recreios Desportivos da Trafaria
Associação dos Moradores do 2º Torrão*	Clube Recreativo e Cultural Flechas do Pica-Galo	Real Clube de Murfacém
Associação dos pescadores da Costa da Caparica*	Columbófila da Trafaria	Centro Social da Trafaria (CST) - Santa Casa da Misericórdia*
Associação dos pescadores da Trafaria*	Comissão utentes de saúde, associação dos pescadores*	Sociedade Recreativa Música Trafariense*
Associação dos pescadores de Caramujo*	Cova do Mar*	Sociedade Recreativa Musical Trafariense*
Associação Ensaios e Diálogos*	GITT-Grupo de Iniciação Teatral da Trafaria*	Sporting Clube da Corvina
Associação Filarmônica da Trafaria	Grupo Desportivo dos Pescadores do 2º Torrão	Sporting Clube da Trafaria
Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários da Trafaria*		

Fonte: pesquisa de campo nos anos de 2014 e 2015 e Documento de Apoio técnico do LNEC à APL.

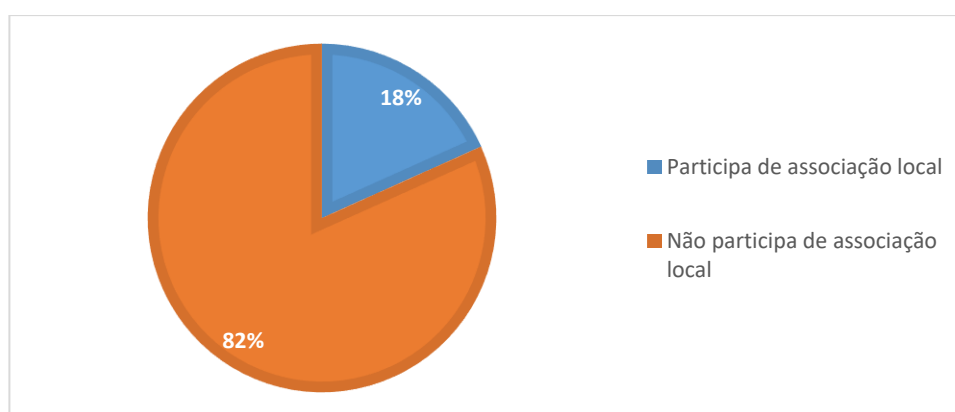
Entre as instituições, destaca-se o Centro Social da Trafaria (CST), localizado num bairro social junto aos bairros 1º e 2º Torrão, gerido pela Santa Casa da Misericórdia desde 2004. O CST existe no território desde os anos 1940, tendo ao longo dos anos adaptado os seus serviços às necessidades da comunidade envolvente, tendo sido desde sempre a instituição de maior referência nesta zona.

Por meio de um acordo de gestão com a Segurança Social, o CST disponibiliza atualmente os serviços de creche e pré-escolar – com capacidade para 123 crianças -, Centro de Dia – com capacidade para 60 pessoas idosas/dependentes, um Gabinete de Inserção Profissional, sendo ainda polo de distribuição da Cantina Social, sede (provisória) do recém-iniciado Contrato Local de Desenvolvimento Social (CLDS) com intervenção nos territórios do 2º Torrão e Terras da Costa - e ainda de uma equipe de acompanhamento a famílias beneficiárias de RSI.

Quanto à participação social, a Santa Casa da Misericórdia é parceira do Agrupamento de Escolas da Trafaria e Câmara Municipal de Almada, em nível da gestão dos projetos Atividades de animação e apoio à família e Vigilância de refeitórios. Em entrevista realizada com a entidade, em termos de envolvimento da comunidade e promoção de participação social, destaca-se o seguinte trecho: “Desenvolvemos os projetos e serviços num contexto de parceria com outras instituições e entidades, promovendo a participação da comunidade nas escolhas realizadas, ao nível da intervenção, acompanhando as necessidades da população” (Entrevista com Dra. Maria de Assis Almeida. Coordenadora Técnica da Santa Casa da Misericórdia, em 2016).

A partir da aplicação dos questionários foi possível constatar que a maior parte da população, 82%, não está vinculada a nenhuma associação local e apenas 18% da população trafariense participam de associações de moradores locais (Figura 24).

Figura 24. Participação do trafariense em associações locais.



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

#### 8.4.2. Participação em Audiência Pública

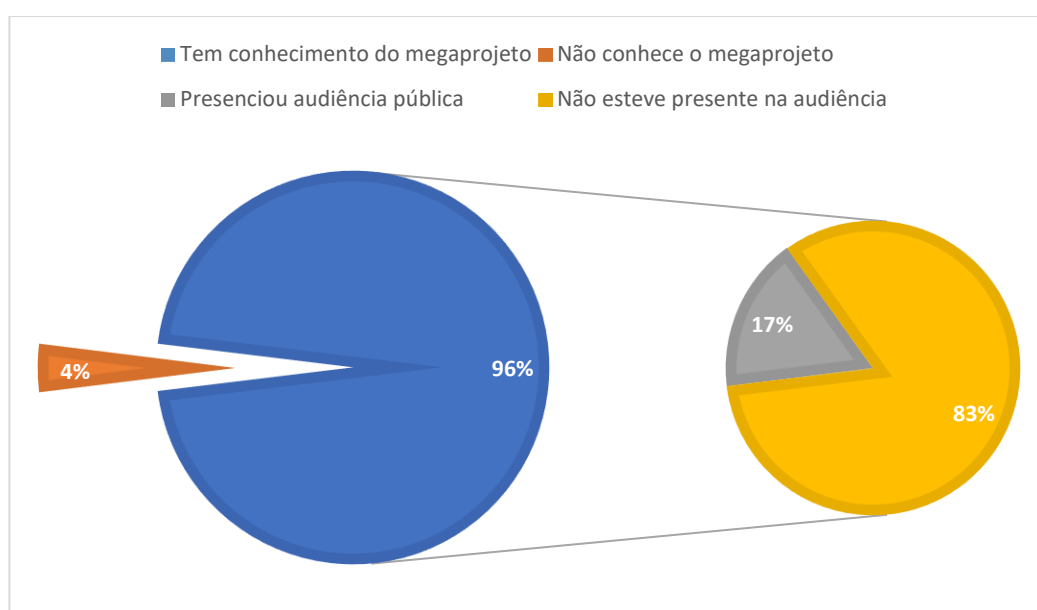
Formalmente e em acordo com a legislação vigente, os moradores da Trafaria foram informados e esclarecidos a respeito da implantação do PGD2, o Terminal de Contentores, em seu território, a partir de uma Audiência Pública<sup>48</sup> ocorrida em 23 de

<sup>48</sup> A audiência foi realizada em 23 de fevereiro de 2013, na Trafaria, e contou com a presença de moradores e representantes das duas freguesias (União das Freguesias de Caparica e Trafaria e Freguesia da Costa da Caparica (Boletim Almada, maio, 2013).

fevereiro de 2013 (Boletim Almada, 2013) e organizada pela Câmara de Almada em associação com a Junta da Freguesia da Trafaria e Monte da Caparica.

Em relação a esta única audiência pública governamental, 17% da população entrevistada declaram ter participado presencialmente desta audiência, enquanto 83% dizem não ter presenciado a consulta pública. Tal participação pode ser considerada pequena, se tivermos em conta que 96% da população afirmaram ter tomado conhecimento do projeto (Figura 25).

Figura 25. Participação do trafariense na audiência pública.



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

Se 96% da população tomaram conhecimento do PGD2, conforme verificado pelos resultados do questionário aplicado, infere-se que a população da Trafaria se informou a respeito da obra de modo indireto, que não especificamente através da audiência pública, apesar de ter sido amplamente divulgada e a maior parte da população ter tido conhecimento dela.

Talvez a razão pelas quais o público interessado não tenha participado de audiências públicas mas ter, entretanto, se informado a respeito do megaprojeto seja a alteração nas formas de participação. Uma nova demanda de democracia e participação social surge como um dos efeitos da crise ambiental quando despontam os

“movimentos de protestos pela deterioração ambiental e destruição dos recursos naturais, pelos megaprojetos de desenvolvimento regional, bem como a favor da conservação dos recursos naturais” (Leff, 2002, p. 151), que colaboram para uma participação social mais efetiva a partir da organização de grupos autônomos, segmentados, descentralizados e organizados de forma não hierarquica para atender as novas demandas de preservação e valorização dos recursos naturais.

Não tendo participado diretamente na audiência pública promovida pelo governo local, os habitantes da Trafaria poderiam ter-se mantido informados por meio de suas associações de moradores presentes nessa audiência para representar os seus associados. Porém, como já foi discutido, apenas 18% da população têm algum vínculo com associações locais. Infere-se daí que o cidadão trafariense obteve informações a respeito do PGD de maneira informal, sem estar necessariamente filiado a uma associação.

Tais dados revelam especialmente dois pontos importantes:

- 1) Os moradores mantêm redes alternativas, reais ou virtuais, a partir das quais mantêm-se informados a respeito dos interesses comuns.
- 2) Existe um possível espaço a ser ocupado para o incentivo da participação pública e para a promoção da inclusão social no processo de consulta pública e aprimoramento da corresponsabilidade do cidadão na gestão do território e para a promoção da qualidade de vida.

Constatou-se que o cidadão, a princípio, se mantém, de alguma maneira, informado e recebe o conhecimento técnico advindo dos gestores públicos e equipe proponente do megaprojeto, entretanto não tem espaço institucionalizado para transferir para os setores responsáveis pela tomada de decisão e pelo planejamento efetivo de um território o seu conhecimento, suas necessidades e percepções a respeito do território.

Por outro lado, ainda que não tenha participado da única audiência pública promovida pelo governo (dados do cap. 7.4.1) e que não esteja representado por uma instituição não governamental (dados do cap. 7.4.2), o cidadão cria oportunidades de

difundir seus interesses e percepções, como veremos nos dois capítulos a seguir, que tratam dos movimentos sociais e do fomento a notícias nos meios de comunicação.

### 8.4.3. Criação e participação de movimentos sociais reais e virtuais

Entre os anos de 2012 e 2013, na freguesia da Trafaria, foi criada a Associação Contentores na Trafaria Não, que tem ainda hoje se manifestado contra a implantação do projeto na freguesia do Concelho de Almada e atualmente conta com as redes sociais, incluindo facebook e um blog, onde mantém a comunidade informada sobre o andamento da proposta.

Seu objetivo é envolver a população do concelho e mantê-la informada, conforme o relato a seguir: “Abraçar a Trafaria é a iniciativa que vai procurar envolver a população do concelho num abraço, num cordão humano, contra o projeto do governo para um terminal de contentores na freguesia (Entrevista com o representante da Associação Contentores Não para o Jornal de Notícias de Portugal, em 2013).

Essa associação foi criada em 23 de fevereiro, logo após a divulgação da retomada do projeto para a região, numa reunião promovida pelos moradores das freguesias da Trafaria e da Costa da Caparica, e tornou-se uma referência na região.

A comunidade, articulada e organizada a partir do movimento Contentores na Caparica-Trafaria Não mobilizou milhares de pessoas e contou com apoio da Câmara Municipal, da União da Junta de Freguesia da Trafaria e Caparica e da Junta de Freguesia da Costa da Caparica. Em 13 de julho de 2013, centenas de pessoas “abraçaram” a Trafaria, fazendo um cordão pelas principais ruas da vila (Foto).

Foto 38. Abraço à Trafaria.



Fonte: Movimento Contentores Não. Disponível em [www.facebook.com/contentoresnao](http://www.facebook.com/contentoresnao) (2013).



Ainda no mês de julho de 2013, foram os surfistas e banhistas que se manifestaram contra o avanço dessa iniciativa. Sentados de mãos dadas em frente ao mar, na praia de São João da Caparica, ou em pranchas formando um círculo no mar, centenas de pessoas participaram da ação de protesto Dar as Mãos à Caparica, chamando a atenção para a vocação econômica local de turismo, pesca e prática de desportos de ondas (Foto).

Foto 39. Abraço ao mar.



Fonte: Movimento Contentores Não. Disponível em [www.facebook.com/contentoresnao](http://www.facebook.com/contentoresnao) (2013).

Foram observadas manifestações de classes específicas de categorias que se sentem afetados com a proposta de implantação do PDG como surfistas e pescadores. Houve manifestações na freguesia vizinha, a Costa da Caparica, que, juntamente com moradores da União de Freguesias da Trafaria e Monte da Caparica coletaram 6.420 assinaturas que compuseram a petição pública encaminhada à Assembleia da República, em 09 de abril, e também à Comissão de Economia e Obras Públicas (Boletim Almada, maio, 2013).

A assinatura da Carta Aberta ao 1º Ministro contou com jovens moradores e interessados pela manutenção do ambiente costeiro local, que se organizaram de modo

a fazer com que suas vozes pudessem chegar à instância máxima governamental numa tentativa de garantir espaço para o debate a respeito dos anseios da população local relativamente ao futuro de seu território. O Movimento Contentores Não apoiou a coleta de assinatura para a Carta Aberta ao 1º Ministro (Foto).

Foto 40. Jovens no Movimento Contentores Não.

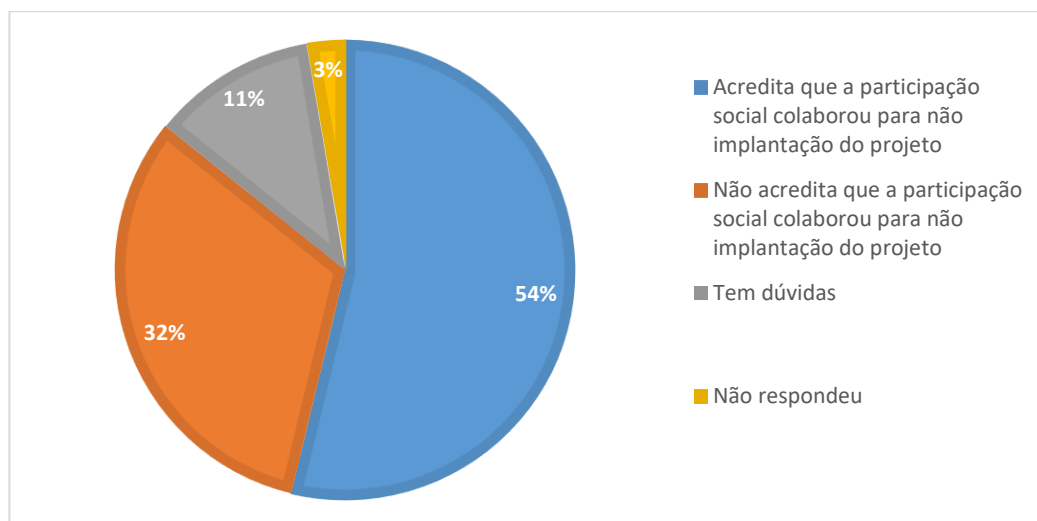


Fonte: Movimento Contentores Não. Disponível em [www.facebook.com/contentoresnao](http://www.facebook.com/contentoresnao) (2013).

Verificou-se que 44% da população estiveram presentes em alguma manifestação ou assinou o abaixo-assinado contrário à implantação do projeto e 56% da população não participaram ativamente de movimentos sociais.

Em relação à efetividade das manifestações públicas na decisão do proponente do PGD2 alocar ou não o projeto na Trafaria, o resultado encontrado foi que 54% acreditam que as manifestações tiveram algum impacto sobre a tomada de decisão, 32% descartam essa hipótese e 14% dos moradores mostraram dúvidas e preferiram não responder a questão (Figura 26).

Figura 26. Impacto das manifestações sociais na tomada de decisão do proponente do PGD2

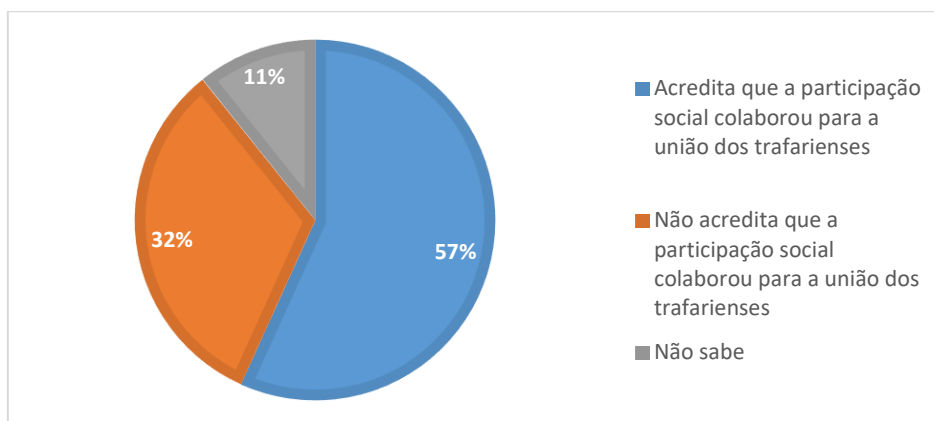


Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

Os 32% dos moradores locais que expressam descrédito em relação ao peso da participação social na decisão governamental apontam outros motivos, que não os movimentos sociais, para a possível desistência do proponente do PGD2 em alocar o projeto na Trafaria. Entre os principais motivos declarados pela população, estão a sustentabilidade econômica e financeira e a falta de recursos públicos. Tais depoimentos também são analisadas no cap. 9.

Destaca-se que 57% da população da Trafaria consideram que os movimentos sociais em seu território promoveram a união da comunidade trafariense, ao passo que 32% acreditam que tais movimentos não estão diretamente relacionados com a união da comunidade (Figura 27).

Figura 27. Contribuição dos movimentos sociais para a união da comunidade, segundo eles próprios.



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

A atuação a partir de redes sociais e a troca de informações estendem os movimentos sociais locais que passam a agir pela inclusão social de novos atores anteriormente ignorados e não organizados socialmente. É o que passou a ocorrer na Trafaria e que pode ser citado como um dos pontos de maior relevância em termos de troca de informação quando se compara a comunidade local quando se deparou com o primeiro megaprojeto e com o segundo megaprojeto.

#### 8.4.4. Participação por meio de fomento a notícias e repercussão midiática

A prática da política, bem como as formas de informar o cidadão a respeito de ações governamentais públicas, tem crescido no espaço midiático e feito circular as informações em espaços virtuais numa velocidade cada dia maior. Por outro lado, as peculiaridades locais são verificadas simultaneamente formando em conjunto uma homogeneização da percepção do mundo em função de um sistema econômico que interliga localidades e impõe modelos globais de comportamento, contato com a informação e interação social (Almeida, 2011; Castells, 2008).

Com intuito de verificar as diferentes informações em termos midiáticos, sua ocupação nos meios de comunicação e nas redes sociais, foram registradas notícias

referentes à divulgação da implantação do Terminal de Contentores na Trafaria e a grande repercussão ocorrida entre os anos de 2012 e 2016 a respeito das implicações da possível implantação do projeto.

Pôde-se observar, por exemplo, que, nos anos de 2012 e 2013, ocorreram o maior número de notícias relativas à implantação da obra.

Durante o verão de 2012, em Lisboa e Almada, em especial na freguesia da Trafaria e nas praias da Costa da Caparica, manifestações contrárias à instalação do mega terminal de contentores ocuparam espaços nas ruas e praias e tornaram-se assunto recorrente nos grupos interessados nos possíveis impactes socioambientais, fomentando o debate e a troca de informações a respeito do projeto sobretudo junto aos grupos sociais que atuam em atividades socioeconômicas relacionadas ao uso das águas do rio e do mar, tais como pescadores, surfistas, agentes de promoção de turismo e comércio.

Foi possível observar, nos anos de 2012 e 2013, as menções em jornais e revistas sobre a implantação do projeto de instalação do terminal de contentores na Trafaria como importante pauta de interesse dos trafarienses, inclusive gerando divergência de opiniões em relação ao desenvolvimento da obra.

Em entrevista ao Jornal Expresso XL, em 04 de junho de 2013, o presidente do Conselho Português de carregadores, Pedro Galvão, disse ver com "bastante preocupação" o projeto, afirmando ter "várias perguntas e algumas sem resposta".

As preocupações tanto por parte do governo local quanto por parte dos moradores da Trafaria culminaram, para além da ampla ocupação dos veículos de comunicação, em um requerimento para audição do ministro da economia e emprego a respeito da estratégia de desenvolvimento pretendida para a região, conforme verifica-se no trecho abaixo:

Esta intenção do Governo significaria por outro lado inviabilizar uma estratégia de desenvolvimento, com destaque para o turismo e para atividades produtivas fundamentais, principalmente a Pesca. Por inacreditável que pareça, o Estuário do Tejo não tem um Porto de Pesca, e é urgente que o tenha. A Trafaria apresenta uma localização privilegiada para tal, mas este cenário agora apontado pelo Governo para o Porto de Lisboa é, não só omissivo, mas até impeditivo dessa solução. Trata-se de uma opção que representa mesmo a destruição de postos de trabalho e de aparelho produtivo instalado (Requerimento para Audição do Ministro da

Economia e Emprego sobre o anunciado Terminal de Contentores na Trafaria, 28 de fevereiro de 2013).

A Assembleia Metropolitana de Lisboa afirma, em relação ao território da Trafaria que este “... tem condições ideais para alargamento das áreas logísticas e empresariais” e “ainda há possibilidade de criação de áreas para o transbordo de cargas entre os ‘superpanamax’ e navios de menor dimensão” (Assembleia Metropolitana de Lisboa, 2013).

Já em 2015, mesmo tendo sido amplamente divulgadas as intenções de implantação desse PGD na localidade e os conflitos existentes em relação ao projeto, a aplicação dos questionários quantitativos é iniciada e constata, por meio de depoimentos, que a população local sente falta de informações com linguagem acessível e confiabilidade aceitável.

Tais notícias, imagens e textos remontam os anos de debate e mostram a divergências de interesses ocorridas desde o momento de divulgação do projeto. Esses conflitos geraram debates, reflexões, pesquisas e movimentos sociais relacionados com a implantação do megaprojeto, mas também, sob um ponto de vista mais abrangente, da ação antrópica no território, geraram ainda os modelos de desenvolvimento previstos para o local e as estratégias de desenvolvimento local, em contraste com os interesses daqueles que, mesmo não habitando a Trafaria, têm planos para aquele território.

Assim, forma registrados os principais momentos de fomento à participação pública, assim como entendimentos e conflitos entre o governo nacional, o governo local, empresas contratadas para realização de estudos de locação, órgãos responsáveis pelo Estudo de Impacto Ambiental e a população diretamente afetada.

Foi com base nas notícias coletadas de jornais, rádios e demais meios de comunicação e nas reflexões delas decorrentes que puderam ser elaboradas questões relevantes do questionário aplicado à comunidade da Trafaria e aos *stakeholders*, conforme poderá ser observado no cap. 9.10. Outras entrevistas e notícias encontram-se no anexo 10 desta tese.

O movimento social gerado com base no anúncio da implantação do Terminal de Contentores, Movimento Contentores Não, que nasceu da base da pirâmide social e, ao

mesmo tempo, surgiu no topo da esfera local governamental que partilha dos mesmos interesses, ocupou as redes sociais, criou a oportunidade de trocas de informações e apoios mútuos e colaborou para a difusão de notícias e artigos produzidos a partir da implantação do megaterminal de contentores.

Com a criação de site próprio e inclusão de dados em plataformas digitais o movimento social fomenta a participação e mobilização da sociedade por meio da divulgação de informações (Imagem 3).

Imagem 3. Movimentos sociais em rede.



Fonte: Movimento Contentores Não.

A participação social por meio do fomento a notícias buscando a repercussão midiática para o alcance de seus objetivos tem sido amplamente fomentada nos últimos anos (Gohn, 2011; Poupeau, 2007). No caso da Trafaria, os movimentos sociais causaram impacto midiático e ampliou o campo de atuação dos moradores da Trafaria para formarem opinião pública para além de sua freguesia e do Concelho de Almada. Numa análise relativa a movimentos sociais que se estendem para além das fronteiras territoriais, Poupeau (2007, p. 47-48) revela:

(...) estes movimentos transformam os meios em fins, o êxito é dado não pelas conquistas, mas pelo número de participantes e seu impacto midiático na sociedade. O movimento torna-se dependente da opinião pública, pois é preciso que a sociedade manifeste o conhecimento da

ação, precisa que se discuta e debata o que se está demandando, reclamando ou denunciando, para que a ação coletiva venha a atingir reconhecimento e legitimidade social. A mídia e sua cobertura tornam-se elementos estratégicos nessa configuração; ela contribui para a direção do movimento, pois o movimento social precisa de visibilidade.

#### **8.4.5. Efetividade da Participação Social**

A percepção dos impactes socioambientais decorrentes das alterações dos espaços pode aferir consequências para os indivíduos, mas também para o desempenho e a organização social à medida que esvazia ou incrementa os espaços corporativos. A alteração do modelo de crescimento estabelecido para a região e da identificação entre os indivíduos e o território, e portanto entre os indivíduos e as organizações sociais que os representavam, consequentemente, sofre alterações.

Dessa maneira, os fatores históricos, temporais e espaciais que contextualizavam a construção e implantação do Terminal Cerealífero (PGD 1) não permitiam a troca de informações e a possibilidade de interação social em busca de conhecimento e reposicionamento técnico ou político.

Para além do regime político exercido à época da implantação do primeiro megaprojeto, que era altamente centralizado e não previa a participação social como parte do processo de decisão governamental para gestão do território, as formas de mobilização e organização social não podiam contar com o sistema de informações para fundamentar suas ações e ampliar seu conhecimento.

Depoimentos coletados junto aos trafarienses puderam confirmar tais dados: “Eles não ligavam. Fizemos abaixo-assinado na altura para não virem os Silos pra cá e eles vieram” (Moradora, ama/cuidadora, entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

Já as informações decorrentes da instalação do Terminal de Contentores na Trafaria causaram grandes manifestações públicas e notícias que circularam das mais variadas formas, fomentando movimento social contrário à implantação da obra e gerando impactes psicossociais desde o início da divulgação do projeto.

Tais movimentos e a forma como a sociedade organizou sua participação nesse difícil processo de decisão governamental possibilitaram o acesso à informação e gerou,



ainda que tardiamente, interesse da população em se manter interada sobre os possíveis impactes e riscos às quais estavam expostas em relação ao primeiro megaprojeto, ainda que houvesse queixas, em especial da população mais envelhecida, sobre a falta de informações em linguagem apropriada, como se observa nos depoimentos:

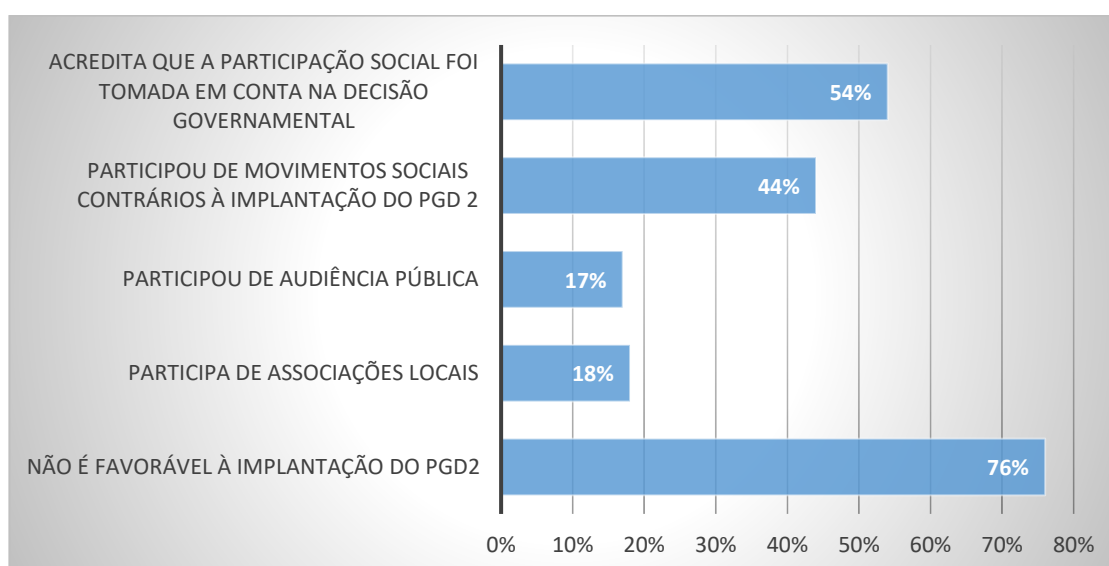
“Quer haja uma futura Implantação do Terminal de Contentores ou não, acho que falta informação e esclarecimento à população sobre as razões que levaram à sua construção” (Moradora, comerciante, entre 40 e 59 anos, nasceu na Trafaria).

“Tivemos conhecimento a respeito do Terminal de Contentores mas não tivemos informação suficiente para formarmos uma opinião” (Moradora, comerciante, vive na Trafaria há mais de 6 anos).

Desta maneira, ainda que 76% da população tenham posição formada contrária à implantação do megaprojeto, apenas 17% da população participaram em audiência pública decorrente do PGD 2, e 18% da população se encontra associada a alguma organização social não governamental.

Além disso, 44% da população participaram ativamente de movimentos sociais contrários à implantação da obra, e 54% da população acreditam que essas formas de participação social foram tomadas em conta para as decisões governamentais (Figura 28).

Figura 28. Participação Social e sua efetividade.



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo. (2015).

Observou-se ainda que 96% da população está informada a respeito da proposta de implantação do PGD 2, e apenas 15% da população são favoráveis à implantação do megaprojeto. Em relação às consequências para a Trafaria relativas aos movimentos sociais contrários à implantação, 57% acreditam que o debate acerca do assunto contribuiu para a união dos trafarienses, o que corrobora com o proposto por Gohn (2011), ao referir-se a relação do movimento social e a educação para a cidadania.

Portanto, os movimentos sociais decorrente de implantação de megaprojetos se mostram efetivos primeiramente quando contribuem para a tomada de decisão relativa a gestão do território mas também quando possibilita a produção e troca de saberes em espaços não formais de educação, como foi possível verificar no caso da Trafaria. Gohn (2011) ao analisar casos ocorridos na América Latina constata:

A relação movimento social e educação existe a partir das ações práticas de movimentos e grupos sociais. Ocorre de duas formas: na interação dos movimentos em contato com instituições educacionais, e no interior do próprio movimento social, dado o caráter educativo de suas ações (Gohn, 2011. p. 334).

Foi possível perceber que a mobilização da comunidade e a contribuição dos movimentos sociais para a tomada de decisão governamental ocorreram ainda que não tenha havido grande participação na audiência pública, pois foram considerados os novos

cenários de participação social com o envolvimento da comunidade de forma autônoma e descentralizada.

## **9. Correlação entre o perfil socioeconômico, os impactes e o tempo no território**

Os dados gerados a partir dos quatro grupos de perguntas do questionário e da análise realizada se encontram interligados e podem ser observados de forma a compreender essa interdependência.

Em seguida à análise, tornou-se pertinente fazer o cruzamento dos dados encontrados em cada grupo do questionário, tendo em vista revelar novos dados a partir dos primeiros (cap.7). O cruzamento de dados foi portanto feito entre dados relativos ao perfil socioeconômico dos moradores, suas percepções sobre os dois megaprojetos e a participação social que ocorre na localidade, correlacionando:

- 1) Tempo de habitação do território e percepção dos impactes socioambientais
- 2) Percepção de impactes socioambientais do PGD 1 e percepção de impactes socioambientais do PGD 2
- 3) Grau de escolaridade e percepção dos impactes socioambientais de ambos megaprojetos e
- 4) Idade, gênero e participação social

Além disso, a conexão das principais atividades de desenvolvimento econômico local (nomeadamente a pesca e o turismo) e o novo modelo de desenvolvimento proposto para o local, a partir da implantação ou estudo de implantação dos dois megaprojetos industriais, é uma questão recorrente que aparece entre os depoimentos de moradores e mesmo nas entrevistas com os *stakeholders*.

Cabe transcrever trecho da entrevista com Fernanda Marques e Domingos Rasteiro, do Departamento de Planeamento Estratégico e Desenvolvimento Económico da Câmara Municipal de Almada, em entrevista para esta pesquisa, que colabora para a análise dessas correlações:

Digamos que este território da Costa e em particular este da Trafaria é receptáculo de contradições, que correspondem a duas visões de desenvolvimento que são antagónicas: uma

que emana do Governo Central e que de facto tem um histórico de muitos anos, que pretendia um desenvolvimento industrial para a Trafaria, com uma linha de caminho-de-ferro para a situar e que, claro, hoje é completamente inexequível, pois implica na perfuração da arribas fósil e portanto do ponto de vista ambiental não seria possível; por outro lado o modelo de desenvolvimento que está no Plano Director Municipal, desde os anos 90, que identifica um potencial para toda esta faixa atlântica, inclusive para a própria Trafaria, para o desenvolvimento turístico, para uma perspectiva de desenvolvimento turístico do Concelho, e fixa o objectivo de criar condições para que aquele território venha a qualificar-se cada vez mais visando essa finalidade (Entrevista com Fernanda Marques e Domingos Rasteiro, do Departamento de Planeamento Estratégico e Desenvolvimento Económico da Câmara Municipal de Almada, em 2016).

O perfil socioeconómico da população diretamente afetada por um PGD estará relacionado às suas formas de perceber os impactes, sejam eles positivos ou negativos, à medida que o tempo no território, a idade dos moradores ou o grau de escolaridade, por exemplo, alteram a percepção do ambiente e sua relação com o território. Sigaud (1986) analisa os efeitos da construção de barragens e usinas hidrelétricas como mudanças na estrutura das relações sociais na qual está inserida a comunidade, evidenciando o espaço social afetado pelo megaprojeto.

O estudo desse perfil, das práticas e hábitos culturais da população, bem como sua relação com o ambiente e com as atividades possibilitadas pelo projeto implantado, devem ser ponderados juntamente com as alternativas de locação e cenários possíveis de implantação do projeto.

A geração de emprego foi um dos principais argumentos daqueles que apoiam a implantação de ambos os PGDs na região e, portanto, foi analisada com base no diagnóstico sociocultural e nas reais condições da população em ocupar uma vaga de emprego gerada tanto pelo PGD 1 quanto pelo PGD 2. Por outro lado, também foram comparadas as perdas sofridas com a implantação do PGD 1 e as perdas esperadas com em decorrência da implantação do PGD 2, referentes às atividades económicas atualmente exercidas pela população, nomeadamente a pesca e o turismo.

Neste estudo de caso foram cruzados os dados referentes ao Tempo no Território X Percepção dos Impactes Socioambientais (cap. 8.1) e os dados referentes à

“Percepção dos impactes socioambientais gerados pelo PGD1 X Expectativa de impactes socioambientais decorrentes da implantação do PGD2 (cap.8.2).

### 9.1. Correlação entre o Tempo no território e a percepção dos Impactes Socioambientais

Como referido no cap.1.1, o conhecimento a respeito do território e seus recursos é um saber complexo, pois envolve a variável “tempo” e a reflexão a respeito dos diversos tempos que compõem o ser ou a sociedade (Prigogine & Stengers, 1997) no qual a história não se reduz a uma trajetória única de progresso ou degradação, estando vinculado às memórias de outros que o acompanham. O diálogo entre os saberes ao longo do tempo reflete na percepção de impacto socioambiental, conforme ressalta Vainer (2008, p. 39):

A decorrência da consideração da dimensão temporal deveria significar o entendimento de que há segmentos da população que são atingidos antes mesmo do início das obras, enquanto que outros somente sofrerão os impactes após sua conclusão, quando se inicia a operação da usina.

A análise que segue poderia ter sido feita relacionando o **tempo de convivência do morador com o território** e a **percepção dos impactes socioambientais** gerados pelos megaprojetos estudados. Entretanto o recorte da idade poderia mascarar o tempo efetivo que o morador da Trafaria convive com o território. Moradores com mais de 60 anos, mas que vivem no território há menos de cinco anos, por exemplo, seriam analisados justamente com moradores com mais de 60 anos que nasceram na Trafaria.

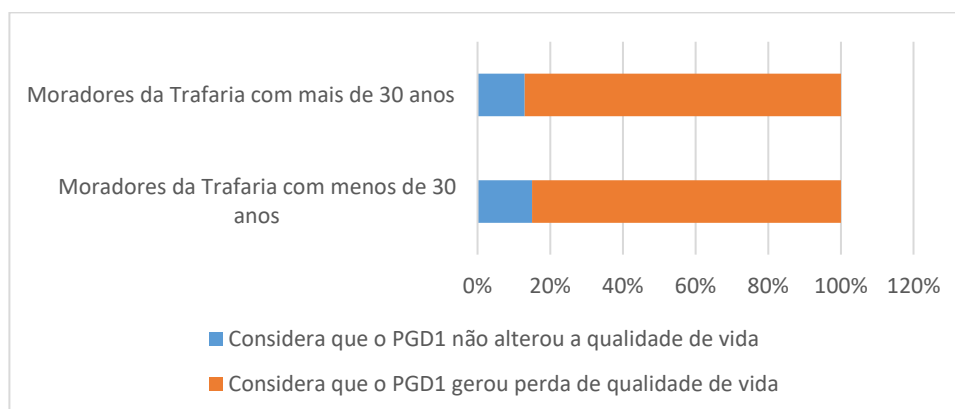
Assim, tornou-se importante verificar se há diferença na percepção entre os trafarienses que acompanharam a alteração antrópica do território, decorrente da implantação do PGD1, e aqueles que contam apenas com suas percepções atuais e possíveis depoimentos de familiares ou moradores mais antigos para sua análise sobre o território, lembrando que as proporções da população em relação ao tempo revelam que 64% da população habitam no território há mais de 30 anos, enquanto 33% residem há menos tempo (Figura 2).

Um caso de estudo citado por Vainer (2008) é a construção da barragem PickSoan, na década de 1950, no rio Missouri, Estados Unidos. As alterações nos

processos de sedimentação provocaram consequência à jusante da barragem e cidades a jusante experimentaram significativas inundações com prejuízos para os residentes e comerciantes instalados na região levando o governo federal a tomar medidas para restauração dessas cidades e comunidades e para a redução dos riscos de inundação (Vainer, 2008). A partir desse e de outros casos fica o reconhecimento dos possíveis impactos dos projetos de grande dimensão ao longo do tempo.

Relacionando o **tempo no território** com a **percepção dos impactos ambientais gerados pelo PGD 1**, observou-se que 87% dos moradores com menos de 30 anos de convívio com o território consideram que perderam qualidade de vida, enquanto 85% dos moradores com mais de 30 anos têm a mesma opinião (Figura 29).

Figura 29. Tempo no território e Percepção dos impactos do PGD 1.



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

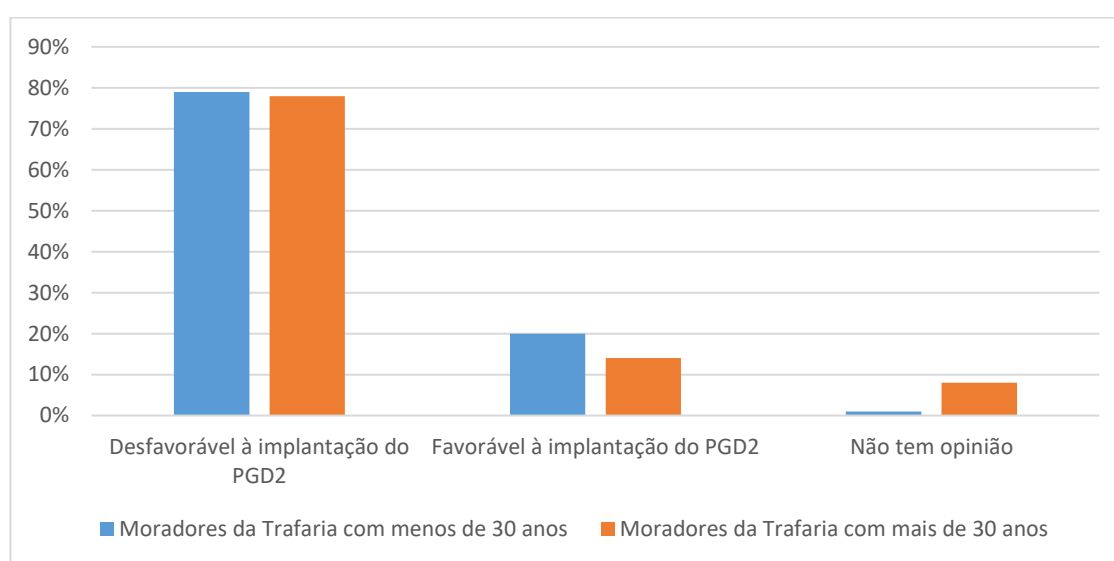
A noção de qualidade de vida é uma temática emergente em pesquisas interdisciplinares das ciências sociais que tem sido incorporada nos discursos políticos ambientais e sociais e esteve presente nos depoimentos tanto dos *stakeholders* quanto dos moradores entrevistados. Esta noção “relativiza e contextualiza a questão das necessidades humanas e do processo social para satisfazê-las” (Leff, 2002, p. 147).

Quando questionados a respeito dos motivos que levam os entrevistados a relacionarem a perda da qualidade de vida com a implantação do PGD 1, verifica-se, conforme depoimentos analisados no cap. 9, que estas estão relacionadas sobretudo à “poluição” gerada pelo megaprojeto industrial, perda do “acesso à praia da Costa da Caparica” e “incompatibilidade das atividades” industriais com atividades de pesca e turismo. Por serem estas questões presenciadas cotidianamente pela população

afetada, talvez seja esta a explicação do motivo de moradores, sejam eles com maior ou menor tempo no território, considerarem igualmente que o PGD 1 gerou perda na qualidade de vida.

Relacionando o **tempo no território** com a **aceitação do PGD 2**, a grande maioria, tanto dos moradores com menos de 30 anos quanto dos moradores com mais de 30 anos de convívio com o território, não é favorável à locação do projeto na Trafaria, sendo que a variação da percentagem entre as duas camadas estudadas da população é pequena (79 e 78%, respectivamente). (Figura 30).

Figura 30. Aceitação ao PGD 2 em função do tempo no território.



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

Faz-se importante ressaltar que a localização espacial dos moradores da Trafaria, relativamente à proximidade do PGD 1, também tem influência na percepção de seus impactos socioambientais, assim como na aceitação do PGD 2. De uma forma geral, foi observado que os moradores mais distantes do local onde a obra está instalada tendem a sentir menos efeitos relativos à poluição e da passagem de caminhões, por exemplo, do que aqueles moradores localizados em bairros mais afastados como Pêra e Murfacém.

Seria necessário aprofundar o estudo relativamente à percepção dos impactos dos megaprojetos na região, de forma a serem considerados bairros a bairros da Trafaria. Infelizmente não foi possível detalhar este aspecto, visto que os questionários foram aplicados em toda a freguesia sem a subdivisão por bairros.

Lamentavelmente não foi possível fazer o aprofundamento desse estudo de forma setorizada na Trafaria, tendo sido considerada para amostra toda a freguesia, seus aproximados 5.700 moradores, entretanto um estudo por setores da comunidade seria recomendado tendo em conta as diferenças observadas de forma empírica e qualitativa entre o perfil socioeconômico, interesses e necessidades de cada um dos bairros dessa população.

## **9.2. Correlação entre os impactes socioambientais gerados pelo PGD1 e a expectativa de impactes socioambientais decorrentes da implantação do PGD2**

A imaginação social da população e do planejador necessita de conceitos de apoio sob a forma de estudos comparativos das maneiras como outros povos lidam com situações similares. (...) Daí a necessidade de o planejador ficar sistematicamente exposto aos resultados de semelhante pesquisa, o que lhe dará o sentido da relatividade no espaço e no tempo, ampliando-lhe a perspectiva das dimensões ecológica e cultural do desenvolvimento (Sachs, 1986, p. 47).

Um dos aspectos relevantes na escolha deste estudo de caso foi ter num mesmo território, a expectativa da eminência da implantação do PGD2 e a experiência do processo de implantação do PGD1 datado, como foi dito, do início da década de 1980 e, portanto, com uma história recente e ainda viva na memória de 64% da população que habitam o território há mais de 30 anos.

Desta forma, foi possível observar e registrar a interferência de um processo de implantação do 1º megaprojeto na predisposição em acolher o segundo, com características industriais portuárias similares enquanto uso dos recursos hídricos e concorrência com as principais atividades locais relacionadas a esse recurso, embora tenha o PGD2 uma amplitude bem mais ampla em termos de ocupação de espaço de terra e água.

É possível que experiências bem-sucedidas impliquem numa melhor aceitação em relação ao futuro, enquanto experiências mal sucedidas também acarretam ressalvas em relação ao que se espera. Da mesma forma, alguns tipos de conflitos de caráter estrutural que implicam contestação da legitimidade dos decisores políticos em



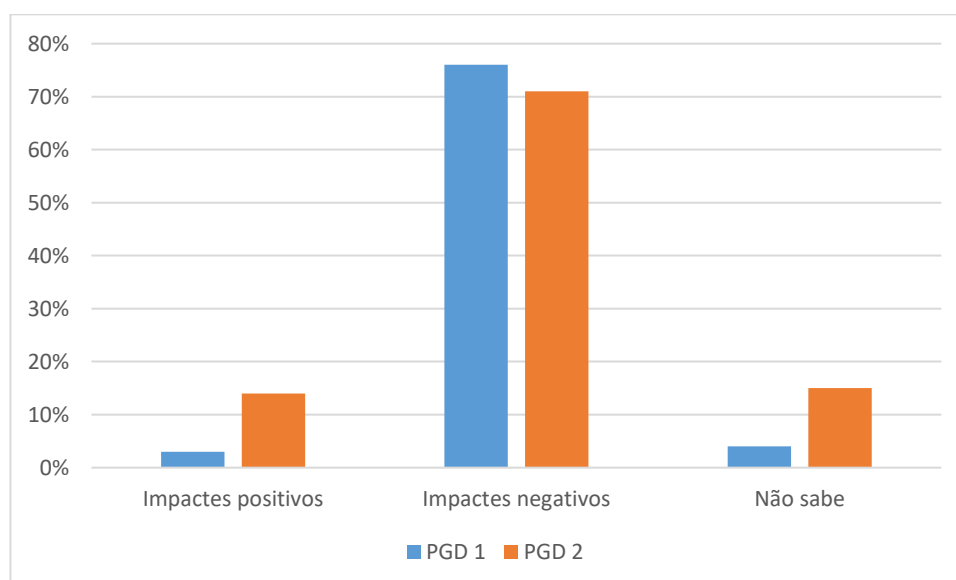
defesa do interesse de particulares em detrimento de interesses públicos geram consequências não apenas para o PGD que os provocou, mas para outros megaprojetos que possam vir a serem planejados para o mesmo território.

É o que parece ter ocorrido no território estudado e que acabou por acarretar as respostas dos trafarienses referentes aos impactos sofridos em decorrência do PGD 1 e os discursos acerca da possível implantação do PGD2, coletadas e analisadas a partir da aplicação dos inquéritos.

Desta maneira tornou-se importante realizar ainda a comparação entre dados referentes aos impactos associados pelos moradores aos dois PGDs, averiguando a relação existente entre experiência acumulada da população a partir do PGD1 e a expectativa em relação aos possíveis impactos socioambientais originados, caso o PGD2 fosse implantado em seu território.

O resultado é que a tanto a experiência referente ao PGD1 quanto a expectativa referentes ao PGD2 em relação aos impactos negativos, são bastante altas (76 e 71%, respectivamente), enquanto a experiência referente ao PGD1 e a expectativa referente ao PGD2 em relação aos impactos positivos são baixas (3 e 14%, respectivamente) (Figura 31).

Figura 31. Comparação de Percepção de impactos decorrente do PGD1 e de impactos decorrente do PGD2.



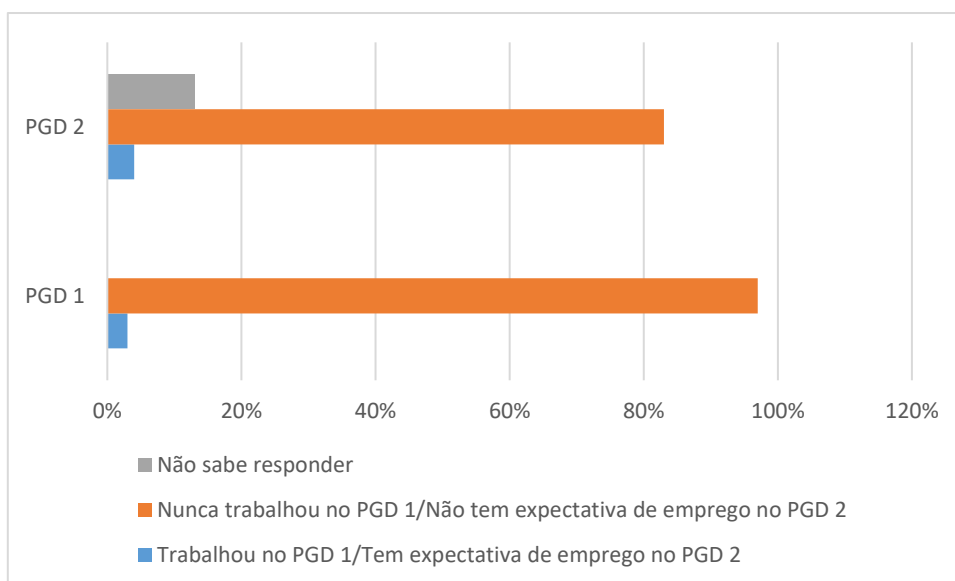
Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

Com já referido a freguesia da Trafaria salienta-se a atividade de pesca relacionada com uma economia familiar de sobrevivência (CMA, 2011). Além disso, historicamente, a Trafaria tem potencial para o turismo. Assim, essas duas atividades socioeconômicas ganharam destaque na pesquisa realizada e foram relacionadas com os impactes provocados pela implantação do PGD1 na localidade e com os possíveis impactes relacionados com o PGD2, caso essa obra venha a localizar-se naquele território.

Essas duas atividades potenciais de geração de renda da região da Trafaria e entorno estão intrinsecamente relacionadas à proximidade das águas de mar e foz de rio, ou seja, aos recursos naturais locais da região estuarina e são atividades que competem, em termos de utilização dos recursos hídricos, com as atividades portuárias dos PGDs analisados.

Comparando a geração de emprego a partir do PGD 1 e a expectativa de emprego decorrente do PGD2, percebe-se que a expectativa de geração de emprego foi referida como expectativa relacionada à implantação do PGD 2, ainda que apenas por 4% da população tem expectativa de emprego e 83% não tem essa expectativa. Tendo em conta que 3% da população local foram empregadas ou prestaram serviço ao PGD 1, enquanto 97% nunca receberam honorários por serviços prestados àquela empresa, foi realizada a comparação entre estes dados (Figura 32).

Figura 32. Comparação entre a geração de emprego e a expectativa de emprego.



Legenda: PGD 1 – Megaprojeto – Terminal Cerealífero da Trafaria; PGD 2 – Megaprojeto – Terminal de Contentores da Trafaria

Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

Nota-se que a geração de emprego decorrente do PGD1 e a expectativa de emprego decorrente da implantação do PGD2 são relativamente baixas, 5%, evidenciando que o histórico vivenciado pelo morador e seu conhecimento adquirido a partir de situação semelhante anterior contribuem para a formação da opinião pública em relação ao futuro que o aguarda. Os depoimentos a seguir dos moradores colaboram para essa análise, visto que fazem uma comparação direta entre os dois megaprojetos:

A principal razão para não querer os contentores é saber que não vão gerar emprego, porque foi o que aconteceu no caso dos Silos (Morador, pescador, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

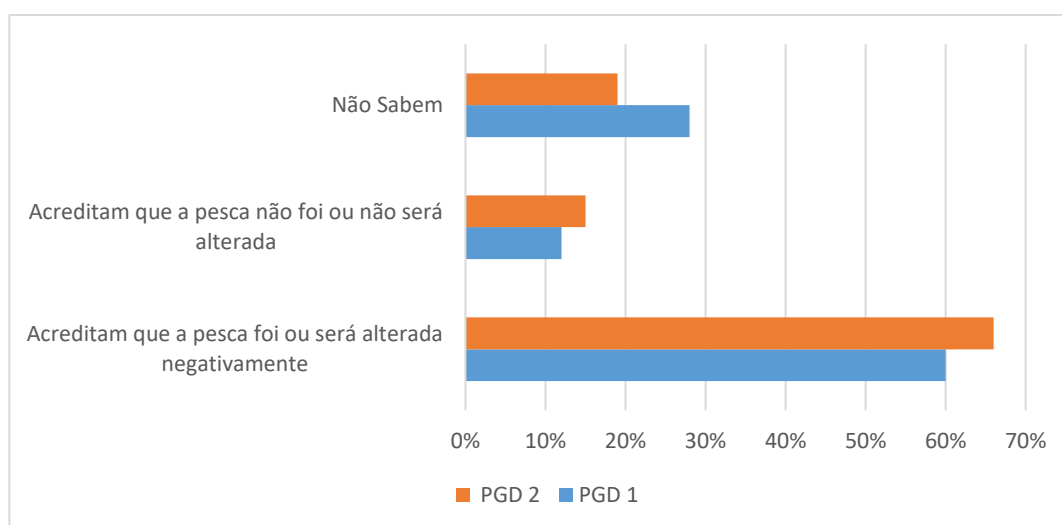
Quando os Silos vieram para cá, uma pesquisa como essa foi feita, e as pessoas estavam felizes pois esperavam empregos e melhorias para a terra. Atualmente devem ter um ou dois trabalhadores da terra trabalhando nos Silos e o benefício que as pessoas julgavam que iria acontecer, não aconteceram (Morador, reformado, taxista, mais de 80 anos, nasceu na Trafaria).

A seguir mostra-se a comparação entre as perdas que esta atividade sofreu com a implantação do PGD 1 e as perdas previstas pela população entrevistada a partir do PGD 2. Questionada em relação ao impacto da implantação do PGD1 na principal atividade econômica local, a pesca, 60% da comunidade da Trafaria consideram ter

sofrido uma piora e apenas 12% da população dizem que esta atividade se manteve inalterada.

Relativamente à possibilidade de impacto do PGD2 prevista, 66% da comunidade da Trafaria consideram que sofrera piora, enquanto 15% dos trafarienses acreditam que essa atividade não seria prejudicada (Figura 33).

Figura 33. Comparação entre o impacto dos megaprojetos (PGD 1 e PGD 2) na atividade da pesca.



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

Os depoimentos de moradores que acompanharam os processos de perdas e ganhos em termos de emprego e renda decorrentes do PGD 1 colaboram para a análise dos impactes na atividade da pesca, mas também em outras atividades como o turismo, o lazer e até o “ritmo de vida”:

Os Silos foi uma das coisas mais trágicas que aconteceu na Trafaria. Já tenho mais de 70 anos. Tem certos dias que ninguém pode estar na rua por causa do cheiro do pó. Aqui a gente tinha a maior praia que existia nessa região, acabou tudo, turismo, pesca e até o ritmo de vida (Moradora, reformada, entre 60 a 79 anos, nasceu na Trafaria).

Os Contentores nunca iriam prejudicar o turismo porque os Silos já terminaram com o turismo (Morador, comerciante, mais de 80 anos, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

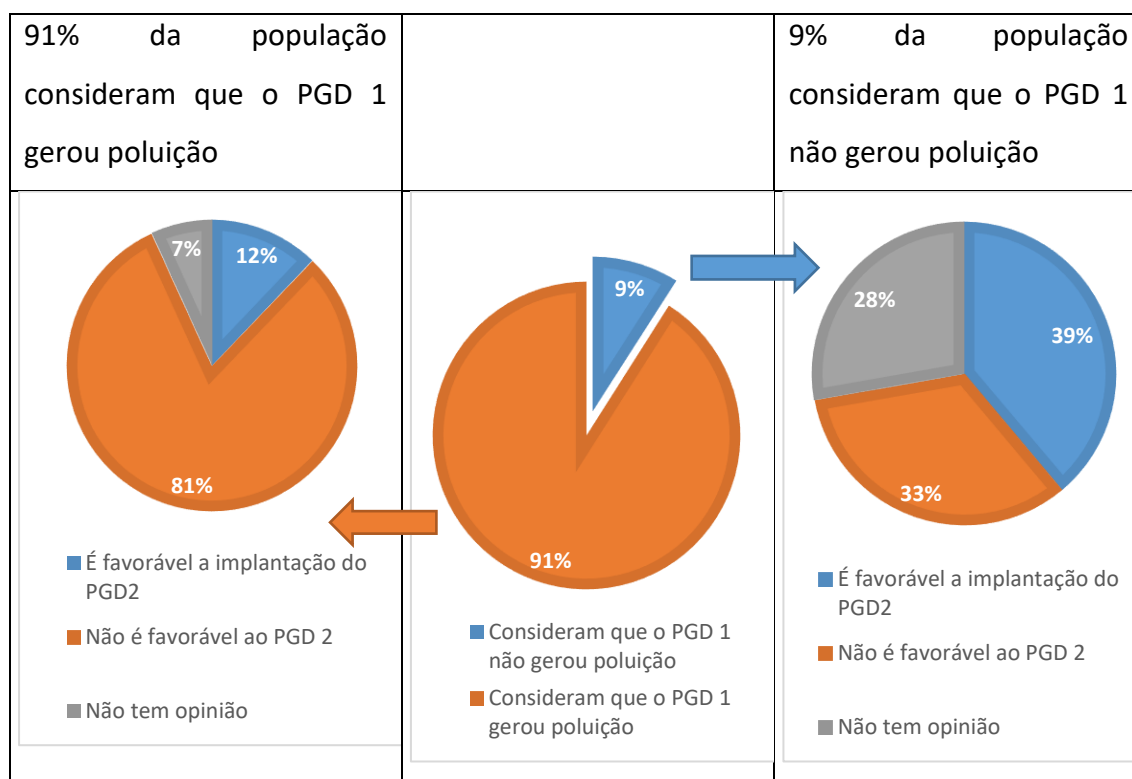
Para uma análise mais aprofundada referente aos efeitos sentidos pelos moradores da Trafaria em decorrência ao PGD1 e as expectativas reveladas pelos mesmos em relação à implantação do PGD2, subdividiram-se aqueles moradores que relatam sofrerem impactos negativos originários dos diversos tipos de poluição gerados pelo PGD1 (91% da população) e os que consideram não sofrer com a poluição gerada (9% da população) e aferiu-se seu interesse pela implantação do PGD2.

Dos 91% da população que dizem sofrer efeitos de poluição geradas pelo Terminal Cerealífero (PGD1), 12% são favoráveis à implantação do PGD2 em seu território, 81% não são favoráveis à implantação do PGD2 e 7% não têm opinião sobre a implantação do segundo PGD em sua freguesia.

Dos 9% dos respondentes que dizem não sofrer efeitos de poluição geradas pelo Terminal Cerealífero (PGD1), 39% são favoráveis à implantação do PGD2 em seu território, 33% não são favoráveis à implantação do PGD2 e 28% não têm opinião sobre a implantação do segundo PGD em sua freguesia.

Cruzando os dados referentes à percepção de poluição gerada pelo PGD 1 e a aceitação ou negação da implantação do PGD 2, percebe-se que a parte da população que não percebe a poluição está mais propícia a aceitar a implantação do PGD 2 ( 12 e 39%, respectivamente) (Figura 34).

Figura 34. Percepção da poluição gerada pelo PGD 1 e Aceitação do PGD 2.



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

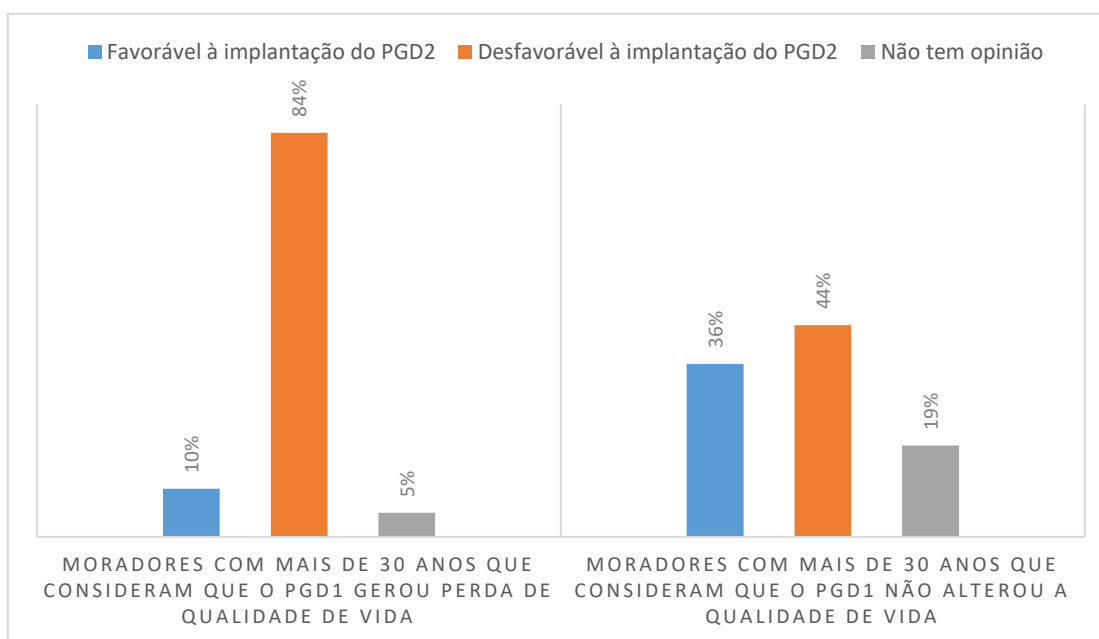
O olhar do Trafariense diante da implantação do Terminal de Contentores partiu, portanto, de sua história e de sua memória relativa aos impactos socioambientais gerados pelo PGD 1. A partir das experiências nascem as expectativas. E tais experiências passam, certamente, pela possibilidade que tiveram de se informar, seja a partir da participação em audiências públicas, mas também a partir dos meios de comunicação e midiáticos, dos debates em redes sociais e arenas virtuais ou da troca de informações com moradores locais, o que de certa maneira favoreceu a formação cidadã do trafariense.

Buscando os dados apresentados relativamente ao **tempo no território** e à **percepção de impactos socioambientais** (cap. 8.1), observa-se que a percepção dos impactos do PGD 1 podem influenciar na aceitação do PGD 2. A partir dessa premissa e a fim de observar se é verdadeira, optou-se por fazer o cruzamento de dados entre os moradores que convivem há mais ou menos 30 anos no território, sua percepção na qualidade de vida, decorrente do PGD 1 e a aceitação do PGD 2.

Observou-se que os moradores com mais de 30 anos no território afetados pelos impactos negativos do PGD 1, são em sua ampla maioria, 84%, desfavoráveis à

implantação do PGD 2. Por outro lado, dos moradores com mais de 30 anos no território que não são diretamente afetados pelos impactos negativos do PGD 1: 36% são favoráveis à implantação do PGD 2, e 44% são desfavoráveis ao PGD 2 (Figura 35).

Figura 35. Percepção de impactos do PGD 1 e dos potenciais impactos do PGD 2 dos moradores com mais de 30 anos no território.



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

Ao analisar a Fig. 35, conclui-se que os cidadãos com mais de 30 anos que se consideram afetados pelo PGD 1 (91% da população – Fig. 14), especificamente ao que se refere a afetação por algum tipo de poluição decorrente desse megaprojeto, 84% mostram-se preocupados com a alternativa de locação do PGD 2 na Trafaria sendo que os cidadãos com mais de 30 anos que não se consideram afetados pelo PGD 1 (9% da população – Fig. 14), apresentam uma variação entre os índices de aceitação e rejeição bem menor, conforme demonstrado.

Por outro lado os moradores entrevistados que reclamam da poluição e da redução da qualidade de vida decorrentes do Terminal Cerealífero apresentam taxa bem distintas entre os que aceitam o PGD 2 (10%) e aqueles que não querem a implantação do Terminal de Contentores no território da Trafaria ( 84%).

Estas taxas permitem inferir que a aceitação da população ao PGD 2 está relacionada à afetação dos impactes negativos decorrentes do primeiro PGD, também de carácter industrial, que a população tem sofrido, devendo ser, nesse caso, também computado na equação que prevê custos e benefícios de implantação de um megaprojeto.

A comparação entre os dois megaprojetos foi frequente. Ressalta-se, entretanto, a dimensão do Terminal de Contentores (PGD 2), por ser muitas vezes superior ao Terminal Cerealífero (PGD1), geraria um impacto maior no modelo de crescimento da região e, segundo entrevista com representantes do Departamento de Planeamento Estratégico e Desenvolvimento Económico, do Departamento de Estratégia e Gestão Ambiental Sustentável e do Secretariado de Vereação da Câmara Municipal de Almada, os impactes socioambientais afetariam diretamente outras freguesias do Concelho, especialmente a freguesia da Costa da Caparica e a freguesia da Caparica (atualmente em união com a Freguesia da Trafaria).

O pesquisador Carlos Leal refere-se às obras secundárias à implantação do PGD 2 como um inconveniente económico e socioambiental que possivelmente tenha contribuído para novos estudos de locação para o PGD 2. Nas palavras de Leal:

Tenho a ideia de que o abandono do projeto na Trafaria teve sobretudo a ver com os inconvenientes que traria para todos os agentes envolvidos: transitários e transportadores, agentes portuários, despachantes, agências de navegação, ninguém se manifestou favorável à solução Trafaria. A única entidade interessada, na minha opinião, foi o lobby da construção civil e por via dessa pressão, também a Administração do Porto de Lisboa se mostrou favorável à Trafaria (Entrevista com Carlos Leal, 2016).

### **9.3. Correlação entre o grau de escolaridade e a percepção de impactes**

A capacidade de intervenção do ser humano sobre a natureza tem por base o conhecimento técnico, no qual o saber está intimamente relacionado com o poder. Mais além, “a epistemologia é o estudo da constituição dos conhecimentos válidos, em que o termo constituição abrange tanto as condições de acesso como as condições propriamente constitutivas” (Piaget, 1967, p. 6), e ainda mais, “a ciência constrói-se,



pois, contra o senso comum e, para isso, dispõe de três actos epistemológicos fundamentais: a ruptura, a contrução e a constatação” (Boaventura, 2002, p. 33).

Em se tratando de um estudo nas ciências sociais abordar o conhecimento de forma a excluir o “o senso comum” ou a “conhecimento vulgar”, torna-se ainda mais complexo de se alcançar em comparação com um estudo nas áreas das ciências naturais, tendo em conta (a) seu real objeto de estudo que utiliza a mesma linguagem do sujeito da pesquisa e (b) os métodos interdisciplinares de pesquisa capazes de articular diferentes áreas do conhecimento para compreender suas múltiplas relações e interdependências (Boaventura, 2002; Leff, 2002; Piaget, 1967). Bachelard (2000, p. 164) complementa:

O cientista tem uma disciplina de objetividade que interrompe todos os devaneios da imaginação. Ele já viu o que está observando ao microscópio. Poderíamos dizer, paradoxalmente, que el nunca vê pela primeira vez.

Complementarmente, tem sido matéria de pesquisa e de processo de empoderamento a valorização do conhecimento tradicional sobre as fragilidades e potencialidades do território. A convivência com o lugar e com a diversidade de percepções dos semelhantes que ocupam o mesmo ambiente é fonte geradora de potencialidade para a promoção do desenvolvimento sustentável.

Saberes locais dialogam com os saberes globais. (Leff, 2002; Morin, 2000). São cada vez mais frequentes as referências relativas à troca de saberes entre conhecimentos técnicos e populares, em que o pensamento e o discurso de povos tradicionais tornam-se parte importante na busca pelo enfrentamento dos grande desafios contemporâneos relacionados à complexidade ambiental e “re-conhecimento do mundo”. Terena, líder indígena, ao iniciar sua fala na Universidade de Brasília, faz menção à representatividade de “seu mundo”:

Itinenóe purutuíhako, ainapó nhakóe ambênha nhánheke, vookuke gonhuhótimo kali inzinéo, kuánemaka kali êmo-hum, enómone vomixône ihái vovolukê<sup>49</sup>.

A todos vocês, homens brancos, obrigado por estar aqui, quando posso dar um pedaço do meu pensamento e a minha pequena palavra mas que representa o meu mundo (Morin & Terena, 2000, p. 15).

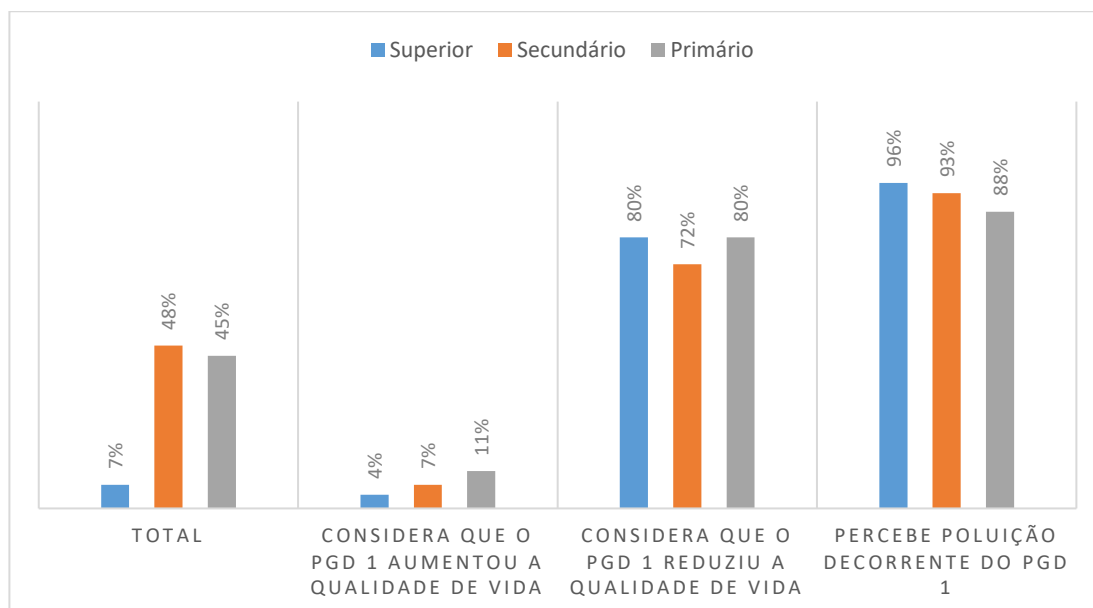
Para o estudo de caso tornou-se, portanto, importante aprofundar na análise dos dados referentes à percepção dos impactos gerados pelos megaprojetos em função do grau de escolaridade da população afetada. Desta maneira optou-se por subdividir as respostas dadas pelos moradores entrevistados de acordo com seu nível escolar na tentativa de perceber se este dado contribui para a percepção dos impactos gerados pelos megaprojetos.

Ao cruzar os dados referentes à percepção dos impactos ambientais gerados pelo PGD 1, especificamente a **poluição e qualidade de vida**, com os dados relativos ao **grau de escolaridade** dos respondentes, verifica-se que as taxas da população que consideram que houve perda na qualidade de vida é bastante similar, independente de seu grau de escolaridade (80, 72 e 80%). Em termos de percepção da poluição incluindo todas as principais formas observadas de poluição na Figura 14, a população apresenta ligeira diferença, sendo que 96% dos respondentes de curso superior dizem sentir efeitos da poluição, sendo esta a maior taxa de percepção apresentada (Figura 36).

---

<sup>49</sup> Discurso proferido pelo líder indígena Marco Terena, na abertura de sua fala no encontro com Edgar Morin, no Centro de Desenvolvimento Sustentável, na Universidade de Brasília, na ocasião da inauguração da publicação *Ideias Sustentáveis* (1999).

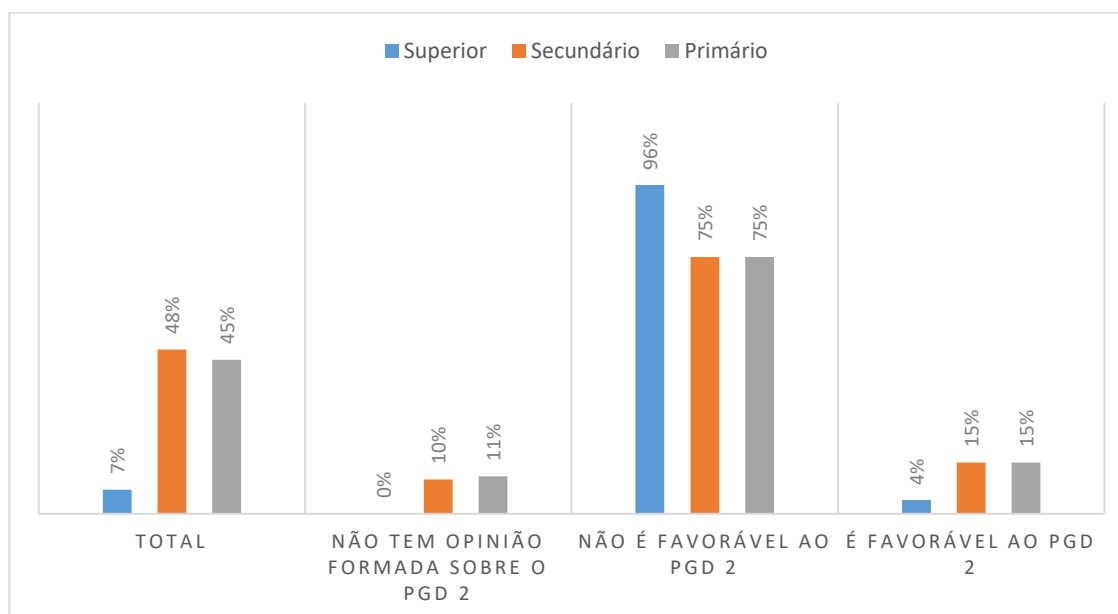
Figura 36. Percepção dos impactes gerados pelo PGD 1 (poluição e redução da qualidade de vida) em função do Grau de escolaridade



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

Ao cruzar os dados referentes à **aceitação da implantação do PGD 2** na Trafaria com os dados relativos ao **grau de escolaridade** dos respondentes, verifica-se que 96% dos moradores que têm curso superior não são favoráveis ao projeto, enquanto entre os moradores que tem curso primário ou secundário verifica-se que 75% também são contrários à implantação do PGD 2. Observa-se que a população entrevistada com curso superior, que representa 7% da população, tem sua opinião formada em relação a ser ou não favorável à implantação do PGD 2, enquanto 10% da população com níveis de escolaridade primário e secundário apresentaram dúvidas ou não admitiram opinião (Figura 37).

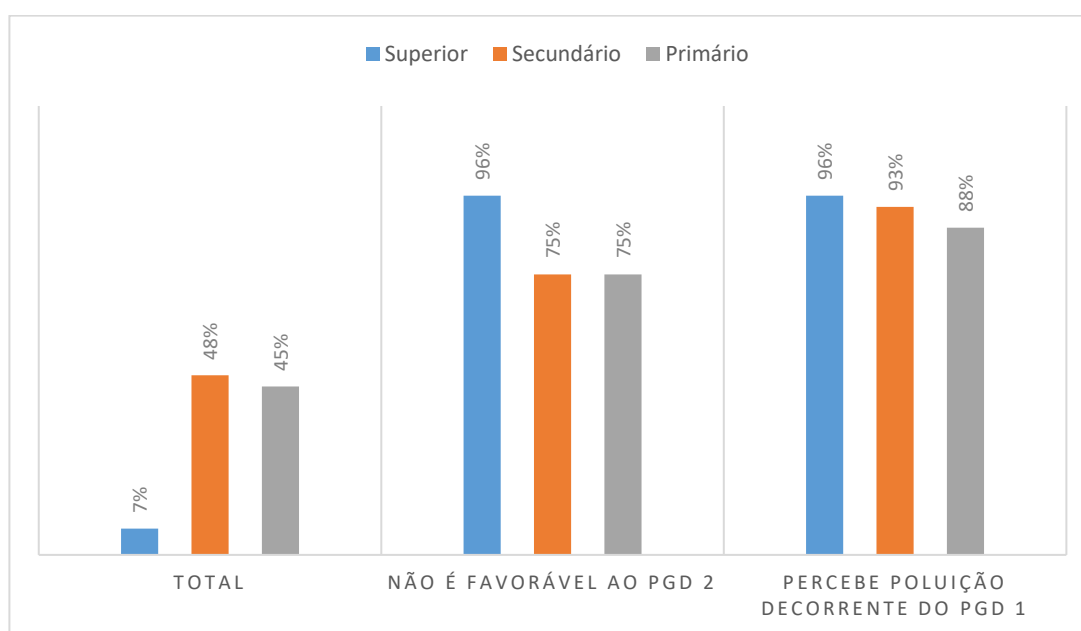
Figura 37. População entrevistada favorável ao PGD 2 por Grau de escolaridade.



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

Tornou-se importante comparar a reação em relação aos dois megaprojetos entre os três níveis estudados de escolaridade: superior, secundário, primário. Ainda que o **nível superior** tenha percentagens mais elevadas tanto de **não aceitação** em relação ao PGD 2 quanto de **percepção da poluição** gerada pelo PGD 1 (96%), é de se observar que a parcela da população que tem o curso superior concluído é bastante reduzida (7%) e, portanto, menos impactante em termos absolutos. Observa-se também que a população que detém curso primário e curso secundário está mais propícia a aceitar a implantação de um segundo megaprojeto do que disposta a conviver com a poluição do primeiro megaprojeto, lembrando, entretanto, que ambas as taxas (referentes à rejeição do PGD 1 e PGD 2) são altas: 75, 93 e 88% (Figura 38).

Figura 38. Comparação entre PGD 1 e PGD 2, de acordo com grau de escolaridade



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

Maggiolini (2013), em sua ampla pesquisa a respeito de conflitos ambientais gerados pelo megaprojeto binacional da construção da nova linha ferroviária Turim-Lyon, faz referência à capacitação técnica promovida no decorrer do processo de implantação da obra que foi capaz de promover mudanças na capacidade de argumentação e de ação das partes envolvidas, o que induziu uma participação social mais qualificada e à redução de determinados tipos conflitos que eram evidentes no início do processo.

No caso dos megaprojetos industriais estudados na Trafaria, é possível observar a capacidade crítica da comunidade, também observada na análise crítica do discurso (cap. 9) e o envolvimento da população na disposição em aprimorar sua capacidade técnica tanto para a resolução de questões ambientais quanto de questões sociais.

O Projeto de Educação Ambiental e Mobilização Social em Saneamento – (PEAMSS)<sup>50</sup>, que envolve 13 municípios do Estado da Bahia e faz parte do Programa

<sup>50</sup> O Projeto de Educação Ambiental e Mobilização Social em Saneamento é uma parceria entre a Secretaria de Desenvolvimento Urbano/Empresa Baiana de Água e Saneamento (SEDUR/EMBASA), Fundação Juazeirense para o Desenvolvimento Científico, Tecnológico, Econômico, Sociocultural e Ambiental (FUNDESF) e a Universidade do Estado da Bahia (UNEB).

Água Para Todos, do governo brasileiro é um exemplo de empoderamento social a partir da formação e capacitação com vistas à participação social qualificada que contribua efetivamente para a gestão pública na elaboração, nesse caso específico do Plano de Saneamento do Município.

Para finalizar o estudo dos dados quantitativos torna-se, portanto, pertinente avaliar a correlação entre a participação social e a idade dos moradores da Trafaria, que apresenta-se a seguir.

#### **9.4. Correlação entre faixa etária, gênero e participação social da população diretamente afetada pelo PGD 2**

Refletir sobre participação social exige a reflexão a respeito da inclusão social, da atribuição de instrumentos capazes de reduzir a desigualdades para a promoção de uma participação social diversa e complementar. Em conversa informal com Dr. José Patrício, Presidente da Associação Paralisia Cerebral de Almada Seixal, António Matos, Vereador da Câmara Municipal de Almada, e Sofia Valério, representante da Santa Casa da Misericórdia, por ocasião do 2º Congresso de Almada “Pensar o futuro com participação e proximidade”, em outubro de 2016, foi destacado, pela experiência desses atores sociais, que somente a partir da igualdade de oportunidade é possível promover a diversidade da participação pública.

A diversidade de participação está, portanto, relacionada com a criação de um ambiente propício para o envolvimento das diferentes partes da comunidade, capaz de valorizar e incluir as diferentes perspectivas, as distintas formas encontradas para a solução de questões comuns e particulares.

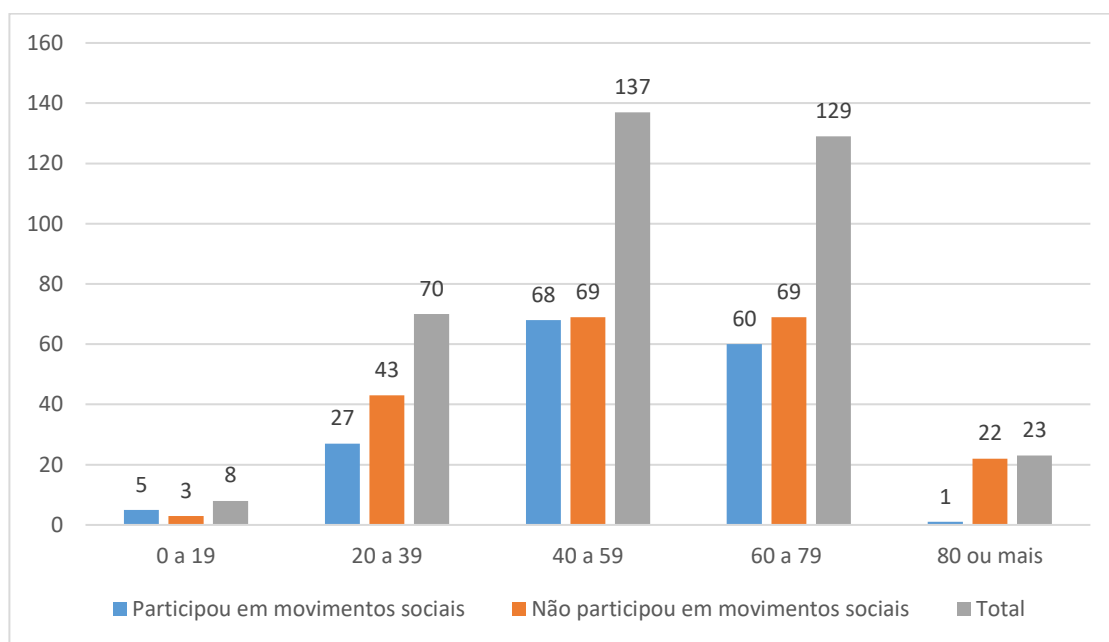
A partir do cruzamento de dados referentes à **idade da população** e à **participação em movimentos sociais**, foi possível verificar que a maior parcela da população, em termos percentuais, que esteve presente nos movimentos sociais, foi dos jovens em idade entre 15 e 19 anos. 63% dos jovens dessa idade participou de movimentos sociais. Entretanto ressalta-se que apenas 2% da população pertence à esta faixa etária (Tabela 3).

Tabela 3. Participação em movimentos sociais segundo a Faixa etária da população					
Idade	15 a 19	20 a 39	40 a 59	60 a 79	80 ou mais
<b>Participou em movimentos sociais</b>	63%	39%	50%	47%	4%
<b>Não participou em movimentos sociais</b>	37%	61%	50%	53%	96%
<b>Total da população</b>	2%	19%	38%	35%	6%

Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

Entretanto, sabendo que esta faixa etária da população é composta de menos de 2% da população (Figura 5), sendo uma das menores faixas da população da Trafaria (Censo 2011, Figura 6), tornou-se necessário apresentar o gráfico criado a partir dos números absolutos de entrevistados, onde se verifica que a maior parte da população que participou dos movimentos sociais contrários à implantação do PGD 2 tem entre 40 e 59 anos (68 de 137 entrevistados) e entre 60 e 79 anos (60 de 129 entrevistados) (Figura 39).

Figura 39. Participação em movimentos sociais por Faixa etária da população.



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

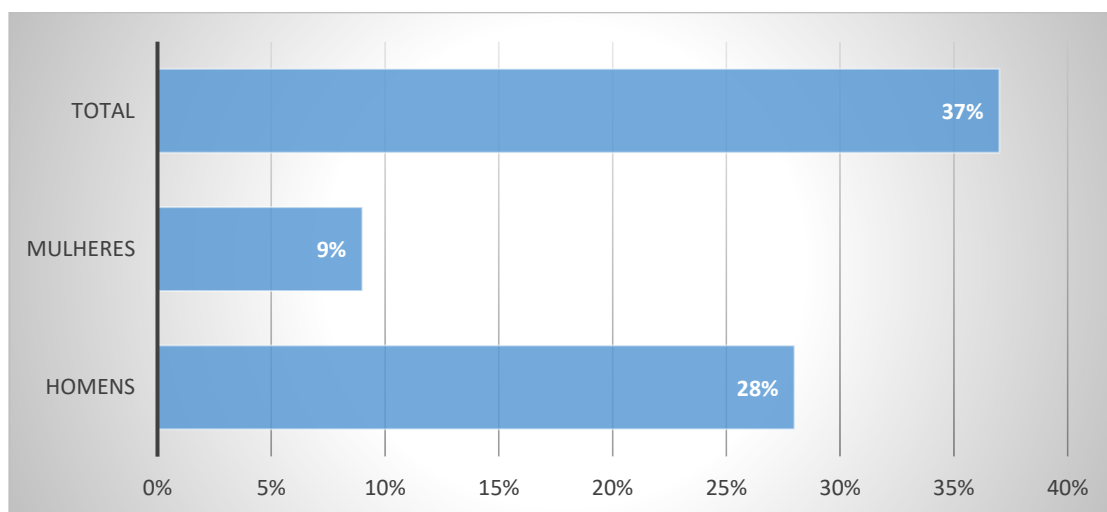
Em termos de faixa etária, a diversidade de participação, no caso estudado, merece destaque o fato de ter sido relativamente homogênea, mostrando índices de participação similares entre os adultos (39, 50 e 47), conforme destacado na Tabela 5, sendo que a população idosa representa grande parte da população (Figuras 5 e 6).

Outro dado relativo ao perfil socioeconômico da comunidade, o gênero da população pesquisada, foi cruzado com dados da **participação sociais** com intuito de verificar se há diferenças na participação social entre os gêneros, em que 48% da população entrevistada são do sexo masculino e 52% são mulheres (Figura 3).

Foi possível identificar que, de um modo geral, os homens da Trafaria são mais ativos político e socialmente quando comparados com as mulheres. Foram analisados dois tipos de participação: (a) participação em associações locais e (b) participação na audiência pública promovida em decorrência do Estudo de Impactes Ambientais do PGD 2.

Em relação à participação em associações locais, foi possível verificar que a maior parcela nesse tipo de participação é masculina (28%), enquanto a parcela feminina da sociedade que é filiada ou participa ativamente de associações locais é de apenas 9% (Figura 40).

Figura 40. Participação em Associações Locais por Gênero.



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

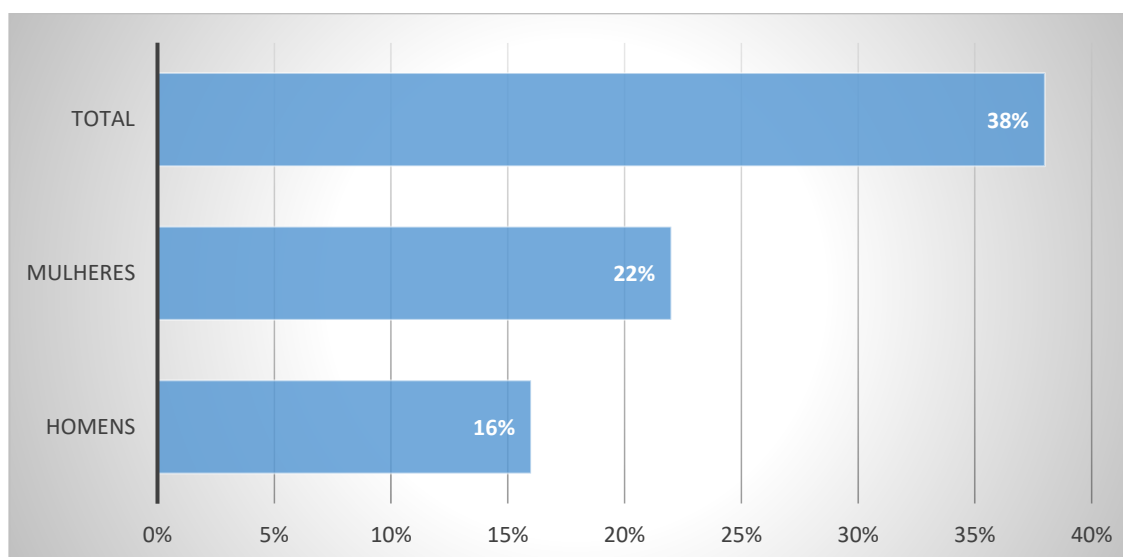


Em relação à participação social mediante audiências públicas é de se ressaltar que, além de ser uma das etapas do Estudo de Impactes Ambientais, inclusive prevista por lei, consolida uma prática social que permite avaliações científicas relativas aos impactes sociais inerentes desse processo, conforme ressalta Craveiro (1996, p. 12):

A realização de Audiências Públicas constitui um processo de extraordinária importância para a Avaliação de Impactes Sociais, pois representa um momento privilegiado de participação pública, possibilitando o controle de interesses e de avaliações científicas e sociais, num espaço público marcado pela co-presença de diversos atores e grupos sociais.

Em se tratando da participação presencial na audiência pública, percebe-se o oposto: enquanto 16% da população masculina entrevistada estiveram presentes na audiência pública, 22% das mulheres estiveram presentes na audiência (Figura 41).

Figura 41. Participação na audiência pública por gênero.

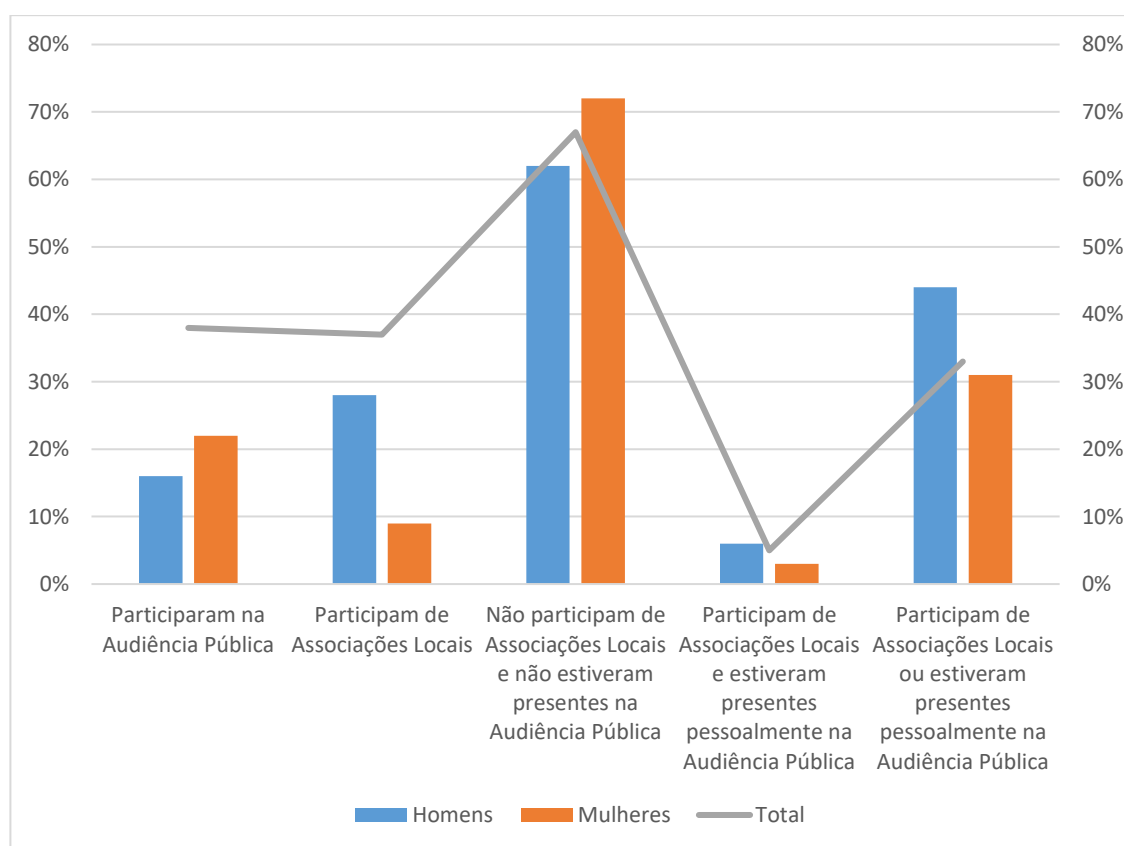


Fonte: Dados coletados em pesquisa de campo (2015).

De um modo geral, quando comparadas as totalidades dos dois tipos de participação pública, os homens têm sido mais ativos social e politicamente, mostrando percentagens maiores de participação social (44%), em associações locais ou participação em audiências públicas, em comparação com a participação social feminina, em que 31% das entrevistadas participam de uma ou de outra forma (Figura 42).

A partir das figuras, é possível inferir que no caso da Trafaria os homens tem se organizado mais em termos de participação em associações locais e que as mulheres participam mais ativamente de audiências públicas, ainda que não por meio de associações que as representam. Seguem de forma independente ouvindo e se posicionando diante da proposição de gestão e ocupação do território ao qual pertencem.

Figura 42. Participação social por Gênero.

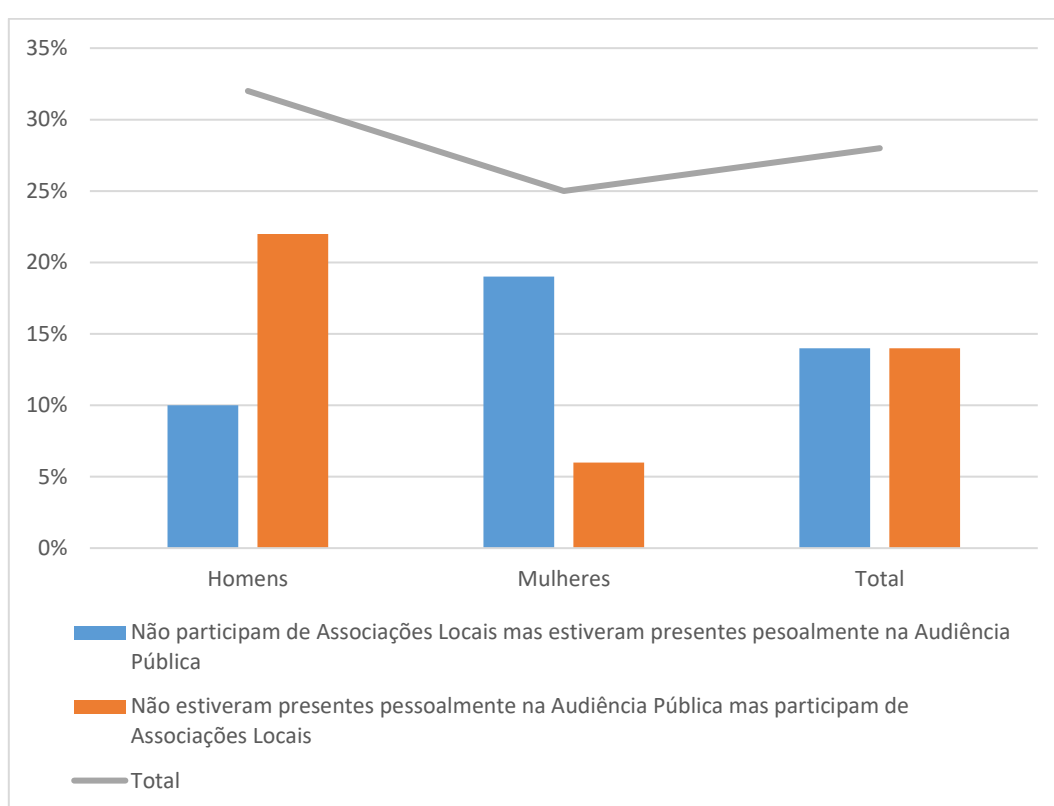


Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

Assim, indo um pouco mais além na análise desse cruzamento de dados, foi possível perceber que, em termos de participação social, tendo em conta exclusivamente estes dois tipos de participação, a população feminina entrevistada se mostra mais interessada em participar diretamente da audiência pública e menos disposta a fazer parte de associações locais enquanto a população masculina entrevistada pode estar representada na audiência por meio de suas associações locais,

caso estas tenham marcado presença e participado ativamente da audiência pública (Figura 43).

Figura 43. Representatividade na audiência pública por Gênero



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

Cabe uma última nota a respeito da participação social por meio de audiências públicas. Planejadas como forma de promoção da consensualidade social, da mobilização de atores para refletir sobre as proposições para o território e, mais além, idealizadas para fomentar a educação cívica e ambiental, tendo em vista a oportunidade da troca de saberes, as audiências públicas têm sido palcos para o exercício do poder mediante discurso.

A audiência pública corresponde a uma encenação e ritualização de relações de poder baseadas na desigual distribuição de autoridade política e de conhecimentos científicos e técnicos. Esta encenação e ritualização expressa-se na bipolarização do espaço e do tempo das audiências (Craveiro, 1995, p. 37).

## ***PARTE V – Coleta e Análise de Dados Qualitativos***

A parte V desta tese trata da Análise Crítica do Discurso (ACD) nos eventos discutidos: PGD1 e PGD2, para buscar a compreensão do *Discurso e suas Entrelinhas* (cap. 10) onde os depoimentos dos moradores são analisados de forma a registrar a *Percepção dos riscos - PGD 1* (cap. 10.1), *Percepção de efeitos negativos na saúde - PGD 1* (cap. 10.2), *Percepção de alterações no cotidiano – PDG 1* (cap. 10.3), *Percepção de impactes na atividade econômica local de pesca: PGD 1 e PGD 2* (cap. 10.4), *Percepção de impactes na atividade econômica local do turismo: PGD 1 e PGD 2* (cap. 10.5), *Percepção do impacto da participação social na decisão governamental - PGD 2* (cap. 10.6), *Expectativas de impactes positivos - PGD 2* (cap. 10.7), *Expectativas de impactes negativos - PGD 2* (cap. 10.8), *Percepção de apoio institucional aos movimentos sociais* (cap. 10.9). Ainda no mesmo capítulo é feita *Análise de notícias e entrevistas públicas sobre o PGD2* (cap. 10.10).

São mostradas também nesta Parte as *Perspectivas: De Portugal 2020 à Trafaria 2020* (cap. 11), com ênfase para a *Trafaria: o futuro com participação e inclusão* (cap. 11.1), onde será possível vislumbrar o que tem sido discutido em Congressos e Ações locais sobre o futuro da região. Por fim, são expostos os *Resultados Encontrados* e a *Conclusão* da investigação.

## 10. Discursos e suas entrelinhas

Os depoimentos dos entrevistados foram expressos de forma espontânea a respeito da situação da freguesia, seus desejos e anseios, a partilha de suas experiências e, por outro lado, abordaram temas específicos que tinham sido abordados nos quatro grupos de questões do questionário como os megaprojetos da Trafaria, seus impactes, a participação social e os impactes dela na tomada de decisão governamental. Tais depoimentos (Anexo 6) facilitaram o entendimento da percepção dos moradores sobre as alterações socioambientais ocorridas no território mas também sobre as condições em que vivem, sua relação com o território, e seus conterrâneos mostrando a relevância da história oral, pois diversos depoimentos utilizavam-se da memória de vida do entrevistado ou de histórias contadas por seus familiares de gerações passadas, seus pais e avôs.

Thompson (1998), em *A voz do passado*, descreve a importância da história oral e da interpretação de depoimentos orais para a valorização da memória a partir da multiplicidade original de pontos de vista: “A realidade é complexa e multifacetada e um mérito principal da história oral é que, em muito maior amplitude do que a maioria das fontes, permite que se recrie a multiplicidade original de pontos de vista” (p. 25).

O discurso é constituído pela prática da organização social e a partir de sua análise crítica é possível constatar processos de abuso de poder e dominação de uma pessoa ou de uma parcela social sobre a outra, e aí está a importância da linguagem na manutenção, adaptação e na transformação das relações sociais (Melo, 2009). Da mesma forma que o discurso é constituído por práticas sociais, é também instrumento para sua constituição.

Foucault (1971, p. 9), ao se referir à prática discursiva, ressalta que: “em toda sociedade a produção do discurso é ao mesmo tempo controlada, selecionada, organizada e redistribuída por certo número de procedimentos que tem por função conjurar seus poderes, dominar seu conhecimento aleatório”. Diante disso, a análise dos depoimentos de moradores decorrentes da implantação dos megaprojetos referidos no estudo de caso torna-se pertinente na medida em que compõem uma análise qualitativa, em especial nos seguintes aspectos:

1. Percepção dos riscos (resultantes do Megaprojeto 1)
2. Percepção de efeitos negativos na saúde (resultantes do Megaprojeto 1)
3. Percepção de alterações no cotidiano (resultantes do Megaprojeto 1)
4. Percepção de impactes (resultantes dos Megaprojetos 1 e 2) nas atividades econômicas locais, especificamente, a pesca e o turismo
5. Percepção do impacto da participação social na decisão governamental (relativamente à implantação do Megaprojeto 1 e Megaprojeto 2)
6. Expectativas de impactes positivos (resultantes do Megaprojeto 2)
7. Expectativas de impactes negativos (resultantes do Megaprojeto 2)
8. Percepção de apoio institucional aos movimentos sociais referentes aos movimentos sociais gerados a partir do anúncio de implantação do Megaprojeto 2.

Com o intuito de demonstrar expressões e termos mais utilizados nos discursos analisados dos moradores da Trafaria e que poderiam estar encobertos ou passar despercebidos, foi estruturada a Tabela 6 para elucidar aspectos referentes às estruturas de hegemonia e poder, bem como seus efeitos no processo social a partir dos termos mais utilizados nos depoimentos dos moradores (Quadro 4).

Quadro 4: Temas analisados a partir de discursos proferidos e termos mais utilizados nas falas referentes aos aspectos 1, 2 e 3 supracitados.

TERMOS MAIS UTILIZADOS	Depoimentos de moradores a respeito do Megaprojeto 1
1. Percepção dos riscos;	<b>Bomba; explosivo, incêndio; medo, morreu</b>
2. Percepção de efeitos negativos na saúde;	<b>Sofrem dos pulmões e dos olhos, alergia, doenças respiratórias, falta de ar, infecções respiratórias.</b>
3. Percepção de alterações no cotidiano;	<b>Alterou ecossistema, poeira, ratos, cheiro, vibração; Praia, passeio, caminhada, andar livre, isolou, golfinhos</b>

TERMOS MAIS UTILIZADOS	<b>Depoimentos a respeito do Megaprojeto 1 e 2</b>
4 Percepção de impactes na pesca.	<b>Área privada, proibidos, ocupar espaço, desse cabo do resto</b>
5. Percepção de impactes no turismo	<b>Residência turística, potencial</b>
TERMOS MAIS UTILIZADOS	<b>Depoimentos a respeito do Megaprojeto 2</b>
6. Percepção do impacto a participação social na decisão governamental;	<b>Desconfiada, não fizeram nada, a decisão final é deles.</b>  <b>Dinheiro, financeira.</b>  <b>Houve um recuo, algum peso, união faz a força, deve lutar.</b>
7. Expectativas de impactes positivos;	<b>Emprego, desenvolvimento, segurança</b>
8. Expectativas de impactes negativos;	<b>Destruir a Cova do Vapor, destruir a praia de São João, transtorno, novas antigas indústrias, mata destruída, nada de melhoria</b>
9. Percepção de apoio institucional aos movimentos sociais	<b>Governo, Escola, Igreja, Câmara, Partidos políticos, Partidários</b>

Fonte: a autora. ACD. Depoimentos moradores Trafaria (2017).

### 10.1. Percepção dos riscos: PGD 1

Ao analisar os depoimentos dos moradores, observa-se que há algumas similaridades nas respostas e comentários, assim como nas escolhas lexicais em seus discursos.

Aquilo que está ali é uma **bomba**. Se aquilo **explode**, explode a Trafaria (Morador, montador de estruturas metálicas da Lisnave, entre 60 e 79 anos, nasceu na Trafaria).



Os Silos são **explosivos**. O pó dos cereais comprimido é **explosivo**. Há alguns anos houve um **acidente** (Morador, mecânico de oficina, entre 60 e 79 anos, nasceu na Trafaria).

Quando houve um **incêndio** a população ficou com **medo** que o fogo chegasse aos Silos (Morador, estafeta desempregado, entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

Os Silos não devem existir em lugar onde há gente. Em Itália e França quando **explodiram** os Silos muita gente **morreu**. Uma obra dessas deve ficar longe da população (Morador, pescador, entre 60 e 79 anos, nasceu na Trafaria há mais de 30 anos).

Os relatos acima exemplificam a preocupação da comunidade local com o risco de incêndio e de explosões nos Silos. A semântica utilizada para se referir aos Silos como “bomba”, “explosivos”, “incêndio”, “medo” e “morreu” expressam a preocupação que esses moradores têm com o Terminal Cerealífero. Isso mostra que a população local não está alheia a esse fato e, mesmo que superficialmente, tem conhecimento dos prováveis riscos, que geram insegurança. Pode-se inferir também que esses processos comunicativos sejam socialmente partilhados pela comunidade, visto que há semelhanças nas escolhas lexicais, pois “a linguagem é mais do que um conjunto de recursos simbólicos de expressão e comunicação: é instância constitutiva de identidades, de relações de sujeitos, e de relações entre sujeitos, instituições e conhecimento” (Martins, 2006, p. 120).

Vale destacar que a maior parte dos moradores (69%) tem renda mensal de menos de 1.000 euros e apenas 7% da população possuem curso superior (conforme destacado no cap. 8.1), o que pode evidenciar que razões financeiras sejam um dos fatores que contribuem para que os moradores, mesmo sentindo-se inseguros e insatisfeitos, continuem a residir no local.

Outro fator a ser considerado é que 70% dos moradores, por terem nascido na Trafaria, e 64% da população, por viverem há mais de 30 anos no local, criaram laços afetivos com a localidade, conforme diversos relatos recolhidos entre eles: “Estou sempre fazendo minha fé. Jogo no Euromilhões sempre que posso. Se eu ganhar um dia meu sonho é comprar esses Silos e **mandar tirá-los daí**” (Moradora, comerciante, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

## 10.2. Percepção de efeitos negativos na saúde: PGD 1.

Apresentamos a seguir uma análise dos depoimentos de moradores:

As pessoas aqui **sofrem dos pulmões e dos olhos** por causa da poluição (Moradora, comerciante, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

Me trouxe uma **alergia eterna**... (Morador, mecânico do exército, vive há mais de 30 anos na Trafaria).

Meu filho e outras crianças que andam na escola da Trafaria **sofrem** com o **pó** e sentem **falta de ar**. Muitas vezes não quer ir e como só tem quatro aninhos, eu deixo ele faltar a aula (Moradora, empregada de balcão, entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria há mais de 30 anos, em Pêra).

Já foi pior, muita gente ficou com **doença respiratória**, mas eles agora alteraram os filtros (Moradora, costureira, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

A maior parte da população tem **problemas respiratórios** (Moradora, esteticista, entre 20 e 39 anos, vive na Trafaria de 21 a 30).

Nos trechos exemplificados do *corpus* de estudo, observa-se que há, no discurso dos moradores, similaridade e associação entre problemas de saúde e poluição: “sofrem dos pulmões e dos olhos”, “alergia eterna”, “falta de ar”, “doenças respiratórias” e “problemas respiratórios”. É interessante observar que este é um discurso que se repete entre os moradores. Vale referir que entre os comentários e as reclamações dos residentes referentes à saúde estão associados à implantação do PGD 1, uma vez que fizeram estas declarações no âmbito de questões relativas aos impactos ambientais (Grupo 2 do questionário).

Seja pela poluição causada pelo exercício das atividades industriais, seja porque comparam os benefícios da saúde relacionados à praia numa época em que não havia sido implantado o megaprojeto, a questão é apresentada, como se lê no depoimento a seguir: “Antigamente os médicos aconselhavam a praia da Trafaria por **motivo de saúde**, porque tinha bastante **iodo**. As pessoas vinham de Lisboa com propósito de usufruir dessa praia. Agora a Trafaria está suja, velha e devoluta” (Moradora, costureira, entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

Segundo Fairclough (1989, p. 25), “o discurso envolve condições sociais que podem ser especificadas como condições sociais de produção e condições sociais de interpretações”. O autor ressalta níveis de organização social e, no caso dos discursos supracitados e analisados, foi possível observar que o tema “saúde” está presente em discursos de faixas etárias variadas, de forma coesa e homogênea.

Pode-se inferir a partir desses dados, em cruzamento com os dados revelados pelo questionário (cap. 8 e cap. 9), que a saúde do cidadão está fragilizada, e a implantação do PGD1 e a falta de equipamentos do sistema de saúde na comunidade são agravantes. A comunidade local, mesmo com o aumento dos problemas de saúde gerados depois da implantação dos Silos, teve o posto de saúde fechado. Abaixo transcreve-se depoimentos referentes a essa necessidade local:

Já lutamos tanto para virem para cá os Correios e o **Posto de Saúde** e nada se resolve (Moradora, reformada, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria há mais de 30 anos);

A população lutou para a vinda do **posto médico** e não conseguiu (Moradora, comerciante, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

### 10.3. Percepção de alterações no cotidiano: PGD 1

Observam-se alterações significativas no cotidiano dessa comunidade como efeito negativo da implantação do PGD1. Em especial nos depoimentos coletados, essas alterações estão relacionadas à perda da qualidade de vida, ao indicativo de poluição e ao livre acesso às praias ribeirinhas e do mar, conforme amostra do *corpus* apresentada a seguir:

A poluição existe, mas o impacto maior causado pelos Silos foi nas matas (vegetação), nas arribas, na praia, tudo isso **alterou o ecossistema** (Morador, Recuperação Naval, reformado pela Lisnave, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

A **poeira** piora com a variação da época do ano. No verão o vento **agrava** a situação (Morador, engenheiro mecânico, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria há menos de 5 anos).

Eu vivo na rua mesmo ao pé dos Silos. Antigamente os motores trabalhavam até 24h e a **vibração** que causava partiu a pedra que rodeava minhas janelas (Morador, mecânico do exército, vive há mais de 30 anos na Trafaria).

Muitas vezes eu fecho a porta para não sentir o **cheiro** e aquele **pó horrível**. Eu sou flor do campo, não sou flor de estufa, quero **andar livre** (Moradora, reformada, entre 60 e 79 anos, nasceu na Trafaria).

Existe o problema dos **ratos** que andam a noite na estrada onde passam os caminhões que transportam cereais. Os caminhões deixam cair cereais e os ratos andam atras (Morador, trabalha em um café, entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

Nos trechos de depoimento acima apresentados como exemplos do *corpus* do estudo, observa-se que os termos “alterou o ecossistema” e as palavras “poeira”, “vibração” e “cheiro” evidenciam a perda na qualidade de vida e as alterações no dia-a-dia do cidadão. A poeira dos cereais incomoda e pode alterar o ritmo de vida das pessoas, além de afetar a saúde da população, como destacado no cap.10.2. Segundo dados quantitativos, a poluição atinge 91% da população, e 75% da população sentem-se afetadas pelos efeitos negativos gerados pelo pó dos cereais, dados estes que colaboram para esta análise da percepção de alterações no cotidiano do trafariense.

Além disso, os termos “praia”, “passeio”, “golfinhos”, “caminhar pela areia” e “isolou” referidos nos depoimentos a seguir estão relacionadas com a perda de privilégios, da qualidade de vida e da liberdade de deslocamento com a implantação do megaprojeto:

Nós perdemos muita coisa com a construção desses Silos de cereais aí... Perdemos a **praia** do rio, o **passeio**... que antigamente se **caminhava** do rio até chegar lá nas **praias**... (Morador da Trafaria, nascido no local).

Faziam filas nos barcos para virem para a Trafaria. Para mim, não há somente o dinheiro em questão mas a paisagem sobre Lisboa. Aqui tínhamos **praia**, aqui tínhamos **golfinhos** (Moradora, comerciante, entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

Eu era criança e ia pela praia daqui até a Costa. Desde que os Silos vieram tudo se **isolou**. Veja aquele pescador de ameijoas, ele vai jogar toda a sujeira e as ameijoas que não prestam ali na praia agora onde antes era local de banho, não é possível mais **caminhar pela areia**, e até o lixo fica preso aqui, não há limpeza (Morador, treinador de futebol, nasceu na Trafaria).

A análise mostrou que, com a implantação dos silos, ocorreram alterações no cotidiano dos moradores. A necessidade de manter portas e janelas fechadas por causa

da quantidade de pó dos cereais e da poeira causada pelo aumento do tráfego de veículos pesados geram confinamento e desconforto. Esses fatores atingem os residentes, sobretudo com problemas de saúde, como citado anteriormente (8.2), mas também prejudicam os comerciantes, visto que mesas de bares e restaurantes estão sempre cobertas de pó de cereais.

Essa realidade suscitou questões que necessitariam um aprofundamento no estudo de impacto ambiental que estão relacionadas à redução da autoestima da população e à mudança de comportamento em relação ao território e à vida. No depoimento a seguir a moradora utiliza a palavra “compostura” fazendo referência ao comportamento dos cidadãos: “a construção dos silos alterou tudo, a qualidade de vida, o ambiente, **a compostura das pessoas na Trafaria mudou**” (Moradora, servidora pública, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

#### 10.4. Percepção de impactes na atividade econômica local de pesca: PGD 1 e PGD 2

O setor da pesca sempre foi uma atividade relevante para a comunidade da Trafaria, seja em termos econômicos ou sociais, em períodos históricos mais intensificada, em outros, menos, conforme já referido (cap.6). É esperado que este seja um ramo de atividade citado constantemente pela população como possível segmento a ser afetado pela implantação de megaprojetos industriais na região ribeirinha, já que os usos dos recursos hídricos dessas atividades competem entre si.

Como já verificado em termos quantitativos, 60% da comunidade da Trafaria consideram que o setor da pesca tenha sofrido impactes negativos decorrentes do PGD 1 e 66% consideram que o setor do turismo tenha sofrido impactes negativos decorrentes do PGD 1. Assim, os depoimentos coletados são analisados a seguir:

Tiraram pedras do rio, **mexeram nos fundos**, aterraram e agora está bem pior a pesca. Rede e aparelho são utilizados mas a areia do **aterro** vem com a **corrente** e acaba com o pescado. A solha, linguado diminuiu bastante (Morador, pescador, entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria há mais de 16 anos).

A pesca **melhorou**, os peixes estão sempre ali em volta dos silos devido aos **cereais**. A Trafaria está deserta, qualquer coisa que vier está bom” (Morador, comerciante, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

A utilização do termo “mexeram no fundo” (do rio), “aterro” e “corrente” denotam que o uso dos recursos hídricos é partilhado entre as atividades da pesca e as atividades portuárias e que determinados efeitos são sentidos pela população. Em contrapartida, o termo “melhorou” está relacionado com perdas e sobras dos cereais resultantes das atividades do Terminal Cerealífero.

A análise quantitativa dos dados revelou que 76% dos habitantes consideram negativos os impactes causados pelo PGD1 e apenas 9% dos habitantes acreditam que serão beneficiados com a implantação do PGD2 na região. Tais dados são reforçados a partir da análise dos discursos dos habitantes da Trafaria, que revela desconfiança e receio de um avanço da degradação urbana local, especialmente nos setores da pesca e do turismo (cap. 10.5), caso venha a ser implantado um segundo megaprojeto industrial na região, conforme depoimentos destacados a seguir:

Se os contentores viessem para cá, parte do rio seria **área privada** e os pescadores ficariam **proibidos** de ir para lá **pescar**. (Morador, Motorista de transportes públicos, nasceu na Trafaria).

Os Contentores iriam **ocupar espaço** que é usado para a **pesca**, isso inclui a área que os barcos ocupam a entrar e sair (Morador, entre 40 e 59 anos, mora na Trafaria há mais de 30 anos).

Não gostaria que **dessem cabo do resto**. Tínhamos uma boa praia e acabou tudo (Moradora, entre 20 e 39 anos, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

Percebe-se o receio de que os impactes negativos decorrentes da implantação do PGD1 sejam intensificados com a instalação do PGD2, a partir do uso de expressões como “área privada”, “proibido”, “ocupar espaço” e “dessem cabo do resto”.

## 10.5. Percepção de impactes na atividade econômica local do turismo: PGD 1 e PGD 2

Especificamente em relação ao setor do turismo, os residentes afirmam que estes foram afetados negativamente pela implantação do PGD 1, conforme pode ser observado a seguir:

A rainha D. Amélia vinha para cá. A praia era ótima. Agora já não há **turismo** (Morador, mecânico de oficina, entre 60 e 79 anos, nasceu na Trafaria).

O que destruiu a Trafaria foi terem retirado a **praia** (Morador, Distribuidor de gás, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria há 30 anos).

Se não houvesse silos na Trafaria, seria uma terra de **turismo**. As pessoas permitiram os Silos por causa do suposto trabalho e dos **visitantes**, no final aconteceu o oposto (Moradora, comerciante, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

Na minha modesta opinião, em vez de quererem colocar aqui Terminal de Contentores, que para mim não vem beneficiar em nada a margem sul do Tejo. A Trafaria tem um **potencial muito grande**, se alguém decidir, por exemplo, pegar no edifício do presídio e transforma-lo numa **residência turística** (Moradora, administrativa, entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos).

Fazia era falta uma residência para o **turismo**, não contentores (Moradora, proprietária de um café, entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

É possível observar, a partir dos discursos destacados, que os habitantes da Trafaria percebem potencialidades turísticas para a região particularmente pela localização da freguesia, da preservação de seu patrimônio histórico e dos potenciais relacionados às atividades e aos esportes marítimos. O uso do termo “turismo” foi muitas vezes identificado, estando, na maior parte das vezes, relacionado ao que a população prevê em termos de vocação para o território.

## 10.6. Percepção do impacto da participação social na decisão governamental: PGD 2

Foi possível observar (cap 8.4) que 44% da população participaram de movimentos sociais contrários à implantação da obra. Entretanto, a pergunta seria: Até que ponto a população acredita que tais movimentos causaram impacto na decisão de implantação do segundo megaprojeto? Nesse sentido, destacam-se abaixo alguns discursos para possível análise:

Ando muito **desconfiada**... prometeram coisas e **não fizeram nada** (Moradora, reformada, chefe de escritório, mais de 80 anos, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

A opinião do povo **não tem força**, o **povo não tem voz**. Mas, estamos todos fartos, toda a vida lutando pela Trafaria. Por muitas greves e manifestações que haja, eles fazem o que querem na nossa terra. A **decisão final é sempre deles**, que não moram aqui, como foi no caso dos Silos (Moradora, cozinheira, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

Nota-se no discurso uma assimetria de poder. A população prejudicada com a implantação dos Silos, por mais que reivindique soluções, *“não tem voz”* e *“não tem força”*, e por mais que lute por soluções e direitos *“a decisão final é sempre deles”* (de quem não vive no local). As decisões da comunidade estão subornadas a um poder maior (empresários e governantes), e por mais que a população tenha se pronunciado através de *“greves”* e outras *“manifestações”*, parte dela, 32%, não acredita que tais movimentos tenham influenciado a tomada de decisão governamental.

Foi possível observar que determinados termos relacionados a questões financeiras mostram que os moradores acreditam ser esse o motivo maior que levou à não implantação do megaprojeto na região, conforme demonstra-se os depoimentos a seguir:

Essas obras são muito grandes e caras, nós não temos Posto de Saúde porque dizem que não há **dinheiro** (Morador, mecânico de automóveis, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

Na minha opinião, os movimentos sociais **não contribuíram** para que o governos desistisse de trazer os contentores para a Trafaria. Foi unicamente **financeira** a razão pela qual os contentores



não foram instalados aqui (Morador, trabalha em limpeza de edifícios entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria há mais de 16 anos).

O Estado só não coloca o Terminal de Contentores cá porque **não tem dinheiro**, a população pensa que teve **algum peso** na decisão, mas não teve. Se o Estado voltar a ter dinheiro os contentores vêm para cá (Morador, distribuidor, entre 20 e 39 anos, vive na Trafaria há mais de 21 anos).

O Terminal de Contentores **não é viável economicamente**. Não há nenhum interessado em investir o **dinheiro** necessário para esse projeto, portanto, sob o ponto de vista económico é inviável (Morador, engenheiro mecânico, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria há menos de 5 anos).

Os depoimentos supracitados utilizam os termos “dinheiro” e “financeira” associados à inviabilidade económica, que seria o real motivo pelo qual o megaprojeto não foi implantado, estando relacionado com os termos “algum peso” e “não contribuíram”, que referem-se ao peso ou contribuição que os movimentos sociais tiveram na desistência de locação do Terminal de Contentores na Trafaria.

Confirmando os dados quantitativos que revelam que 54% da população trafariense partilham da opinião de que os movimentos sociais tenham influenciado na decisão governamental (cap. 8.4), a utilização dos termos “houve um recuo”, “união faz a força” e “devem lutar”, nos depoimentos a seguir reforçam essa opinião:

**Houve um recuo** do Governo com as manifestações, mas não acho que eles estão resolvidos (Moradora, entre 60 e 79, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

Contestaram também a vinda da fábrica de óleo e não foi implantada aqui. A **união faz a força**. Pode não adiantar de todo mas de que adianta não fazer nada pela nossa terra? (Morador, soldador, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

Não acho que os movimentos sociais contribuíram para se desistir de colocar o Terminal de Contentores cá, mas acho que se **deve lutar** pelo que se quer (Moradora, técnico de vendas, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

No contexto da comunidade estudada e sobre a questão dos Silos, evidencia-se que há iniquidade social, exercida por um grupo (empresários e governantes) sobre outro (comunidade trafariense). Em conformidade com a ACD, Fairclough (2001) refere

que o discurso transmite as afirmações de consenso e as visões da vida social, definindo os objetos e os sujeitos sociais e, por vezes, revelando iniquidade social. De acordo com Weeks (2000, p. 38) o poder “atua através de mecanismos complexos e superpostos — e muitas vezes contraditórios — os quais produzem dominação e oposição, subordinação e resistências”.

### 10.7. Expectativas de impactes positivos: PGD 2

Na análise dos depoimentos referentes à implantação do segundo megaprojeto, o Terminal de Contentores, com base na ACD, observam-se similaridades no discurso dos moradores. Mesmo quando as perguntas eram específicas sobre o megaprojeto, houve, por parte da comunidade local, uma constante necessidade de abordar a carência da população, na expectativa de que a implantação do PGD2 possa trazer benefícios para a comunidade. Abaixo serão transcritos os depoimentos, que seguem analisados:

Poderia (o Terminal de Contentores) trazer mais **emprego** ... é o que dizem...” Moradora, comerciante mais de 80 anos, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

Tragam **desenvolvimento**, postos de **emprego**, invistam no turismo. Há tanto onde explorar! (Moradora, administrativa, entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

Acredito que os Contentores melhorariam a falta de segurança dos bairros problemáticos (Moradora, proprietária de uma papelaria, entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

Nos trechos de depoimentos observa-se que fatores relacionados a postos de trabalho são uma preocupação da comunidade local, sendo um tema recorrente. Os termos “emprego” e “desenvolvimento” são utilizados quando se trata das expectativas de impactes positivos gerados pelo megaprojeto.

Na sequência da análise dos depoimentos, observou-se que há uma habitual correlação entre os empregos gerados a partir da implantação do PGD1 e do PGD2, conforme se observa a seguir:

As **máquinas** fazem tudo, não gera emprego e normalmente os operários não são daqui (Morador, reformado, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

Os Silos não geraram emprego pois é tudo **automatizado** (Morador, engenheiro mecânico, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria a menos de 5 anos).

Os termos “máquinas” e “automatizado” podem estar associados ao fato de os moradores terem conhecimento que o primeiro megaprojeto, o Terminal Cerealífero, gerou poucos empregos e que não trouxe benefícios e/ou melhorias para a comunidade local. Estes depoimentos resultam, portanto, da experiência que o morador tem da convivência com o PGD1 e as potencialidades de trabalho que as atividades da empresa não promoveram ao longo dos anos de atividades. Torna-se fundamental lembrar que apenas 3% da população algum dia prestaram serviço para a empresa cerealífera (cap. 8.2) e que 83% da população não tem expectativas de ocupar posto de trabalho com a implantação do PGD2 (cap. 8.3).

## 10.8. Expectativas de impactos negativos: PGD 2

O estudo revelou que a maioria dos moradores tem expectativas negativas em relação à implantação do PGD 2, Terminal de Contentores, conforme os discursos a seguir:

No meu ponto de vista, **não traria** o Terminal de Contentores para a Trafaria porque os Silos, que estão aqui há mais de 20 anos, não trouxeram nada de melhoria (Morador, comerciante, entre 20 e 39 anos, vive na Trafaria há menos de 5 anos).

Os contentores iriam **destruir a Cova do Vapor**”. Morador, comerciante, entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

Os contentores na Trafaria iriam **destruir a praia de São João** por causa da ondulação e dos bancos de areia (Moradora, educadora, entre 20 e 39 anos, nasceu na Trafaria).

Os caminhões e todos os acessos iriam causar imenso **transtorno**”. Morador, jornalista, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

A mata iria ficar **destruída** se fizessem uma linha férrea até aqui para ligar ao Terminal de Contentores.” Moradora, proprietária de um café, entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

E depois, não irão existir **novas antigas indústrias** (ruínas) decorrentes do Terminal de Contentores? (Morador, estivador, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

Os termos “destruir a Cova do Vapor”, “destruir a praia de São João”, “transtorno” e “destruída” mostram o receio por parte da comunidade, e estão associados à “destruição” do território. Há o medo de que os impactes negativos decorrentes da implantação do PGD1 sejam intensificados com a instalação do PGD2. Assim, a implantação de um novo projeto de grande dimensão, como o PGD2, gera desconfiança nos habitantes e a dúvida relativa ao avanço da degradação urbana local.

### 10.9. Percepção de apoio institucional aos movimentos sociais

Determinados depoimentos de moradores mostraram desconforto em relação aos apoios institucionais prestados aos movimentos populares. Em relação aos apoios institucionais revelados ao longo dos discursos, foi possível observar determinadas manifestações que seguem analisadas:

A **escola** convidou os alunos a participarem na manifestação. As televisões vieram à Trafaria por causa das manifestações (Entre 16 e 19 anos, estudante, nasceu e vive na Trafaria).

A própria **igreja** atuou pela não implantação dos contentores (Moradora, entre 60 e 79, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

Iriam prejudicar a Costa da Caparica, essa é a razão porque a **Câmara** deu tanto **apoio** aos abaixo-assinados (Morador, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

Eu sou contrário à implantação dessa obra, mas o governo não fez nenhuma plenária de consulta pública, ele fez uma reunião plenária para combater a instalação e **formar a opinião pública** para que não fossem aqui instalados os contentores (Morador, jornalista, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

As manifestações originadas pelo Movimento Contentores Não desenvolveram importantes iniciativas. Entre as mais citadas estavam: Abraço na Praia, Cordão Humano na Trafaria e o Abaixo-assinado. Seguindo a análise de trechos dos depoimentos supracitados, observa-se que, embora existisse grande interesse da comunidade local em manifestar-se de forma contrária à implantação do Terminal de Contentores, houve

apoios, iniciativas ou interesses institucionais que atuaram no fortalecimento desses movimentos sociais. As palavras “igreja”, “escola”, “partidos políticos” e “Câmara” encontradas nos discursos evidenciam essa tendência.

Abaixo são descritos outros depoimentos que citam a parcialidade no apoio aos movimentos sociais, conforme a sequência de depoimentos que segue analisada:

As manifestações/assinaturas eram **partidárias** e a determinada altura percebeu-se que não era para o bem da população, tudo se resumia à **política**. Por isso não participei das manifestações (Morador, servidor público reformado, vive na Trafaria a mais de 30 anos).

Acredito que foram os **partidos políticos** que incentivaram o povo a participar dos movimentos sociais (Morador, trabalha na área de Recursos Humanos entre 40 e 59 anos, nasceu na Trafaria).

Acredito que os contentores são positivos para a Trafaria mas o **partido** que pertenço votou “não”, logo eu votei “não” também (Morador, soldador naval, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

Não considero que os movimentos sociais ligados à implantação dos contentores na Trafaria contribuíram para a união dos Trafarienses. São movimentos **partidários**, de esquerda ou de direita, que nada têm a ver com o bem comum (Morador, eletricista, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

A utilização de termos como “partidos políticos” ou “partidários” evidencia o descrédito da população, que mostra estar ciente do apoio partidário aos movimentos sociais e apresenta-se incomodada com esta situação, como revelam determinadas expressões tais como “tudo se resume à política”, “a determinada altura percebeu-se”.

#### 10.10. Análise de notícias e entrevistas públicas sobre o PGD2

Fairclough (2008, p. 90-91) propõe a utilização do termo “discurso” como consideração da linguagem como forma de prática social, como modo de representação pessoal “um modo de ação, uma forma em que as pessoas podem agir sobre o mundo e especialmente sobre os outros”. Por outro lado, o autor refere-se ao discurso como efeito da estrutura social, a partir do qual é possível compreender a posição do interlocutor e a relação dialética entre o discurso e a estrutura social.

Nesse sentido, foi feita, além da Análise Crítica do Discurso dos depoimentos, a ACD de textos divulgados por meio de notícias, entrevistas e artigos de opinião pública encontrados em jornais e revistas, e que fazem parte do *corpus* de estudo, com intuito de elucidar determinadas questões a respeito do exercício do poder por meio do discurso, em especial nos seguintes aspectos:

1. Argumentos favoráveis à implantação do Megaprojeto 2 na Trafaria
2. Argumentos contrários à implantação do Megaprojeto 2 na Trafaria

Os textos mais significativos publicados em veículos de comunicação entre os anos de 2012 e 2016 (Anexo 10) que abordam o tema da implantação do PGD2, o terminal de contentores na Trafaria, contêm argumentos contrários e favoráveis à instalação do megaprojeto. Aqueles que puderam ser analisados revelam formas linguísticas que funcionam na reprodução, manutenção e transformação social. Desta forma, foi possível desenvolver uma descrição e interpretação dos discursos e como influenciam convicções, conhecimento e posições ideológicas.

Nessa perspectiva, abaixo seguem trechos desses textos e na sequência a análise deles.

(...) é sabido que as condições de fundos e navegabilidade óptimas estão alocadas na foz do Tejo, em especial na margem sul. (...) Para tal, como aliás, aqui foi dito nas sessões anteriores, há de avançar com estudos tendentes à contrução do fecho da golada e a consequente construção do grande terminal na zona da Trafaria (...) (Castro, Entrevista para Transporte Online, 2010).

O trecho da entrevista intitulada *Fecho da Golada do Tejo*, resume a ideia central dos interlocutores favoráveis à implantação do terminal de contentores na Trafaria. O autor elabora o seu discurso em um texto bem redigido, com figuras, mapas e tabelas que contribuem para a exposição do tema. Infelizmente, o texto não apresenta as referências das fontes de pesquisa usadas pelo autor para corroborar os dados apresentados. Trata-se da visão de um ex-administrador do Porto de Lisboa que conhece os problemas do setor e que defende a locação de implantação do terminal de contentores na Trafaria.

Entretanto, pelo fato de ser a visão de um administrador, o discurso predominante é o econômico. Pouco argumenta sobre os impactos socioculturais sobre as populações ribeirinhas e o meio ambiente. A possibilidade da implantação do terminal de contentores em outros locais não foi aprofundada pelo autor, o que contribuiria para uma discussão mais imparcial sobre o tema, visto que há outras infraestruturas portuárias próximas que já estão desenvolvidas e podem ser maximizadas, localizadas em Setúbal e em Sines.

Setúbal, por exemplo, possui uma área industrial e logística de 2 mil hectares, sendo um porto de águas profundas com capacidade para receber navios de grande porte, com infraestrutura para comportar diversos tipos de mercadoria, embora seja mais especializado em carga de graneis líquidos. No que se refere à carga contentorizada, apresenta um crescimento médio de 42,6% nos últimos 4 anos (Roque, 2015, p. 82). E de acordo com estudo realizado pela Autoridade da Concorrência, em julho de 2015:

Ora, o facto dos portos da fachada atlântica da Península Ibérica e, em particular, aqueles que permitem a movimentação de navios de maior dimensão (in casu, Sines), se encontrarem no cruzamento das rotas de longa distância Norte-Sul e Este-Oeste, permite potenciar os dois tipos de transbordo. O que, no caso de Sines, se tem traduzido no crescimento acentuado da movimentação de carga contentorizada, representando, as operações de transbordo, mais de 3/4 de toda carga contentorizada aí movimentada (Autoridade da Concorrência. Estudo sobre concorrência no setor portuário, 2015).

Desta forma, Setúbal predispõe de estrutura portuária e condições de logística inclusive ferroviária para receber o segundo megaprojeto. Vale lembrar que a construção do terminal de contentores na Trafaria, apesar de ser uma concessão a uma empresa privada, envolveria gastos do Governo, como a implantação de uma nova linha ferroviária e suas respectivas ligações, rodovias de acesso e expropriações, em torno de 160 milhões de euros, além dos gastos com dragagem de aprofundamento do rio.

Refer já tem um canal reservado entre linha do Sul e Trafaria. A solução que está cima da mesa prevê a construção de três túneis de três viadutos. O presidente da Refer, Rui Loureiro, disse esta terça-feira no Parlamento que a solução para a ligação ferroviária entre o futuro terminal de contentores da Trafaria e Lisboa terá custos associados de cerca de 152 milhões de euros, a que

se somariam outros oito milhões para expropriações (Maria João Babo. Entrevista para Jornal Negócios, maio 2013).

Observou-se, na maior parte dos textos analisados, favoráveis ou não à implantação do megaprojeto, a construção de argumentos embasados em alternativas de locação e não no esclarecimento imparcial dos objetivos e impactes sociambientais da obra. A falta de imparcialidade para abordar um tema tão complexo que envolve diferentes áreas do conhecimento pode ser representativa do que há por trás do discurso, encoberto.

A título de exemplificação, note-se a escolha lexical da palavra “*tendentes*” na frase do texto *Fecho da Golada do Tejo*: “*há de avançar com estudos tendentes à construção do fecho da golada e a consequente construção do grande terminal na zona da Trafaria*”. No dicionário Aurélio Houaiss “*tendente*” significa: que tende; que se inclina ou encaminha para determinado fim. Está escolha lexical está associada: ao “*estudo*” do “*fecho da Golada do Tejo*” e da “*construção do terminal de contentores na Trafaria*” e revela a possibilidade de encaminhamento do estudo que se incline para determinada finalidade. Ora, os estudos deveriam ser tendentes para a melhor solução do problema em questão e, por isso mesmo, imparciais.

Observa-se na maioria dos textos que abordam o tema, quer contrários ou favoráveis ao Projeto de Grande Dimensão estudado, que a maioria deles são construídos com objetivos e propósitos pré-definidos.

Nesta perspectiva, Fairclough analisa as práticas discursivas observando os diferentes tipos de discurso que são elaborados em diferentes contextos e sua relação com fatores sociais. Sendo assim, o discurso funciona com uma ferramenta e por meio dela as pessoas podem se posicionar sobre as outras. (FAIRCLOUGH, 2001, p.91).

Assim, destaca-se abaixo o trecho publicado em Notícias Gandaia, de 1º de novembro de 2013 de autoria do economista Paulo Pires:

Mas, apresentando-se Setúbal (e/ou Barreiro) e Sines como substitutos naturais, porque é que tal não pode ser realizado? Sendo verdade que por trás do interesse neste novo terminal está o maior armador do mundo (na realidade trata-se de uma holding que opera igualmente terminais de contentores e redes logísticas em terra), esse interesse incindirá porventura a tentativa de concorrer com os seus competidores que operam em Sines, os quais seguramente, seja por que



forma, obstar à entrada de um novo player nas suas águas. Caso contrário, até faria todo sentido que fossem parte licitante após a eventual abertura a concurso internacional do tão falado novo terminal de Sines – Vasco da Gama – com capacidade de 4,5 M TEU. Um outro facto interessante, mas pouco sabido e que contribui para o incentivo da opção Trafaria junto dos decisores públicos prende-se porventura com a pouca tolerância dos agentes portuários como despachantes e transitários em se deslocalizarem para outras realidades físicas fora das imediações da capital (Paulo Pires Moreira, Entrevista para Notícias Gandaia, novembro de 2013).

Em concordância com Moreira, um estudo realizado pela Autoridade da Concorrência, em julho de 2015, expõe a complexidade que envolve o setor portuário em Portugal e apresenta a necessidade de se “promover a concorrência no setor marítimo portuário”.

Nesse sentido, e depois de serem separados depoimentos favoráveis e contrários ao segundo megaprojeto, foram localizados trechos de entrevista com Bastónario<sup>51</sup>, da Ordem dos Engenheiros (Diário Económico, 2013), em que Carlos Matias Ramos apresenta um discurso mais imparcial: “Não se deve impor à partida restrições a visões integradas e dizer que não se pode fazer o fecho da Golada. Estude-se, analise-se e veja-se quais são os efeitos” (Entrevista de Carlos Matias Ramos para Diário Económico, 2013).

Num segundo veículo de comunicação, a respeito do “Plano de Reestruturação do Porto de Lisboa”, Carlos Matias Ramos declara que “decisões sobre obras estruturantes de tão relevante importância para o país (...), com avultados recursos públicos, deveriam ser fundamentadas” e completa:

Dada à complexidade do problema, com implicações de vária ordem que podem condicionar, entre outros aspectos igualmente relevantes, o ordenamento do território, a hidrodinâmica do estuário do Tejo e a fisiografia costeira da zona envolvente, incluindo o velho e não resolvido problema do fecho da Golada, que existia há séculos nesta região antes do rompimento do banco arenoso do Bugio, e da sua relevância para a reabilitação da praia de Caparica, esse tema merece

---

<sup>51</sup> Bastonário: designação dada, em Portugal, ao presidente do órgão executivo colegial de uma ordem profissional que exerce poderes de direção, de gestão e de representação externa dos interesses da ordem, segundo artigo 15.º da Lei n.º 6/2008.

uma profunda reflexão antes de qualquer decisão final (Entrevista de Carlos Matias Ramos para Público Jornal, 2013).

Da análise dos textos estudados, poucos são os que têm uma linha argumentativa imparcial. A maior parte dos textos veiculados publicamente, quer os favoráveis ou os contrários à construção do megaprojeto, possui uma construção textual em que se apresentam argumentos contundentes que visam defender ou opor-se à construção do projeto de grande dimensão, com uma indicação definida de local para o projeto e não apresentam, como sugere Carlos Matias Ramos, uma análise que envolva as várias áreas de conhecimento que esse tipo de projeto necessita.

Trazendo este enquadramento teórico referente aos possíveis conflitos (Dziedzicki, 2003) gerados a partir da implantação de megaprojetos (cap.2.1.3) para o estudo de caso desta tese, observam-se alguns indicativos de diferentes conflitos que puderam ser revelados nos depoimentos dos moradores, nomeadamente o **conflito fundado nas incertezas**, que está relacionado às contestações relacionadas à falta de informações suficientes para a formação de opinião.

Foram observados ainda **conflito substancial**, que pode ser observado em depoimentos que revelaram desacordos relativos ao modelo económico pretendido para a região, e **conflito de procedimento**, relacionado com a forma de apoio às manifestações públicas que, conforme expresso em depoimentos supracitados, mostram desconfiança por parte da população a respeito da tendência político-partidária no processo de fornecimento de informações.

Observou-se ainda a presença de **conflito estrutural** que contesta a legitimidade dos decisores políticos, por considerá-los inadequados à defesa do interesse público em detrimento aos interesses dos proponentes da obra, questionando a avaliação dos impactes ambientais que tomam por base o estudo de impacto ambiental de responsabilidade do proponente.

## 11. Perspectivas: de Portugal 2020 à Trafaria 2020

### Portugal 2020

O Acordo de Parceria<sup>52</sup>, denominado de Portugal 2020, firmado entre Portugal e a Comissão Europeia, adota princípios de programação para o desenvolvimento econômico, social, ambiental e territorial para Portugal até 2020, alinhados com os princípios de programação da estratégia Europa 2020.

Conforme o Acordo a programação e implementação do Portugal 2020 organizam-se em quatro domínios temáticos (competitividade e internacionalização, inclusão social e emprego, capital humano e sustentabilidade e eficiência no uso de recursos), além de duas dimensões de natureza transversal (reforma da Administração Pública e territorialização das intervenções), que permitem identificar potencialidades e constrangimentos para a definição de prioridades de intervenção com o apoio de cinco Fundos Europeus Estruturais e de Investimento.

Em termos de modelo de governança, os Programas Operacionais 2014-2020, previstos no Acordo de Parceria, visam o alcance de quatro objetivos: (a) a simplificação do modelo de governança, privilegiando a segregação das responsabilidades e dos suportes institucionais, (b) a orientação para os resultados, (c) o estabelecimento de regras comuns para o financiamento que assegurem condições de equidade, de transparência e de competição e (d) a redução dos respetivos custos administrativos.

## **Lisboa 2020**

António Fonseca Ferreira, que foi Presidente da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo, faz referência ao Estuário do Tejo, onde localiza-se a Trafaria, como “centro de referência de uma estratégia de desenvolvimento para a região: a visão que corresponde à chamada *Cidade das Duas Margens*”, mostrando a importância de planejar Lisboa 2020 com a inclusão das duas margens do rio Tejo, seja por “sua importância cenográfica, histórica, económica e ambiental e pela sua importância estratégica para a conservação natureza e da biodiversidade” (Poe Tejo, 2010, p. 35).

---

<sup>52</sup> Acordo de Parceria 2014 – 2020 pode ser encontrado em [https://www.portugal2020.pt/Portal2020/Media/Default/Docs/1.%20AP\\_Portugal%202020\\_28julho.pdf](https://www.portugal2020.pt/Portal2020/Media/Default/Docs/1.%20AP_Portugal%202020_28julho.pdf)

Desta forma, entre os seis programas estruturantes da Estratégia Regional Lisboa 2020, lançada em junho de 2007, cabe aqui fazer referência ao segundo, Lisboa Metrópole Ambientalmente Inteligente, que prevê em seu subprograma: água doce, ordenamento e valorização dos Estuários do Tejo e do Sado.

## **Almada 2020**

Tomando por base as informações repassadas pela Câmara Municipal de Almada (CMA), por meio de entrevistas qualitativas feitas ao longo desse processo de investigação científica e a partir de documentos fornecidos ou reportados por aquela instância governamental, pôde-se constatar que o diagnóstico da situação do território, incluindo a análise SWOT, poderá colaborar para o planejamento estratégico e a revisão do Plano Diretor Municipal, em que a freguesia da Trafaria se insere. O diagnóstico encontra-se em conformidade com o Programa Nacional de Política de Ordenamento do Território, o Plano Regional de Ordenamento do Território da AML, a Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável e a Estratégia Regional de Lisboa 2020.

O Município de Almada, no âmbito dos trabalhos do Portugal 2020, apresentou Candidaturas e Planeamento Territorial do Município de Almada (Anexo 9) para o desenvolvimento de ações relativas ao programa operacional de desenvolvimento territorial.

Entre as ações, está prevista a formalização do *Pacto para o Desenvolvimento e Coesão Territorial* (AML), que visa a mobilidade no território e a concretização de uma estratégia de desenvolvimento territorial de forma integrada, e o *Planos Estratégicos de Desenvolvimento Urbano* (PEDU) (2015), que visa a promoção de estratégias de baixo teor de carbono para todos os tipos de territórios: as zonas urbanas, a melhoria do ambiente, redução de impactes ambientais promovidos por megaprojetos industriais mediante a recuperação e descontaminação das zonas industriais abandonadas e redução da poluição do ar e de ruídos.

A intervenção estrutura-se em três eixos prioritários, que encontram correspondência nas Prioridades de Investimento:

**Eixo 1.** Promover mobilidade urbana multimodal e sustentável pelo incentivo à utilização de transportes coletivos, modos suaves e melhoria das condições de segurança rodoviária.

**Eixo 2.** Fomentar atratividade dos núcleos históricos do Concelho mediante a sua qualificação territorial, valorização patrimonial e criação de condições para a instalação de novos usos e atividades

**Eixo 3.** Proporcionar a coesão socioterritorial do concelho e aumentar a igualdade de oportunidades com a melhoria do espaço público, do acesso a espaços de enquadramento comunitário e do nível de serviços urbanos disponíveis em territórios socialmente fragilizados.

Analisando essa proposição, torna-se importante, portanto, destacar o custo dos programas e ações destacados associados à desativação e reconversão de antigas áreas ocupadas por megaprojetos industriais. Evidencia-se que o planeamento de implantação de novos megaprojetos industriais deve incluir o período posterior à utilização do território para suas atividades industriais, ou seja, a recuperação e descontaminação da área utilizada incluindo a reconversão e a redução dos efeitos da poluição gerada pelo megaprojeto.

No mesmo Concelho de Almada é possível observar a degradação imposta pela utilização do território pelos antigos estaleiros da Lisnave<sup>53</sup>, em Almada Nascente, que, décadas depois do término das atividades dessa indústria, continuam a provocar a contaminação da água e do solo (ECAGG, CMA, 2006) e produzir efeitos negativos de poluição visual na região.

---

<sup>53</sup> A Lisnave, instalada em 1968, em Cacilhas. Esta área encontra-se abandonada, apresentando como problemas relevantes a presença de resíduos e a existência de depósitos superficiais de granalha no interior do antigo estaleiro e, ainda, o risco de liquefação de algumas zonas do aterro, em caso de ocorrência de sismos fortes (Atkins *et al.*, 2009b).

## Trafaria 2020

No que se refere a investimentos previstos pela Câmara Municipal para para a junta da freguesia da Trafaria, destacam-se:

- Dinamização do Presídio da Trafaria - 1ª Fase.
- Reabilitação de Edifícios de Habitação Social.
- Espaços Exteriores em Bairros de Habitação Social Municipal.
- Estudo de viabilidade técnica e econômica para o estabelecimento de linhas para transporte público de elevada capacidade, em sítio próprio (Bus Rapid Transit, BRT).
- Tratamento da Enseada de Porto Brandão - Percurso de Ligação à Torre Velha.
- Criação de Espaço Comunitário da Madame Faber/Torrões.
- Ampliação da Rede Ciclável de Almada, promovendo a continuidade e a ligação aos interfaces multimodais do Pragal, Cacilhas e Trafaria.

Tais ações tomaram por base, para além do PEDU, planos anteriormente aprovados com interface no ordenamento territorial entre os quais destacam-se: Planos de Ação Integrado para Comunidades Desfavorecidas (PAICD) P1 Área Urbana Antiga Trafaria, PAICD F1, F2 e F3 Torrão, PAICD F2 e F3 Mme Faber Trafaria, PAICD P5 Habitação Social Municipal Mme Faber-Trafaria além dos Planos de Área de Reabilitação Urbana (PARU) P2 ARU Porto Brandão e ARU Trafaria.

Recomenda-se, a partir das observações acumuladas durante a realização desta pesquisa, outras importantes ações de apoio para o desenvolvimento local da Trafaria, em consonância com a promoção da participação social:

- 1) Fortalecer as bases comunitárias por meio das quais será possível operacionalizar ações entre os parceiros do terceiro setor, público ou privado.

Sabendo que a entidade local promotora de atividades na Trafaria, no âmbito do Desenvolvimento Local de Base Comunitária (DLBC), é a Santa Casa da Misericórdia de Almada, uma associação privada que atua no Concelho e tem protocolos assinados, entre outros, com o Agrupamento de Escolas da Trafaria e a União de Freguesias de Caparica e Trafaria, torna-se importante a articulação desta com instâncias locais em busca da escuta relativa aos problemas de territórios, em especial dos territórios

economicamente fragilizados e ainda o envolvimento da população para o alcance da melhoria na qualidade de vida na implantação das ações citadas nos três eixos prioritários pretendidos pelo Concelho.

Nesse sentido cabe ressaltar a importância do fortalecimento institucional local e da articulação entre essas instâncias de organização social para assegurar a participação social ainda nos modelos legais empregados pelo país.

2) Requalificar o núcleo histórico associando o financiamento do Portugal 20/20 Plano de Ação de Reabilitação Urbana (PARU) da Trafaria a esta ação com vistas a fortalecer a autoestima da população residente e dar condições para o crescimento do setor do turismo histórico na região.

A Costa da Caparica, ainda que tenha investido neste setor não conta com um patrimônio histórico na Trafaria que poderia também se beneficiar dele como atrativo para turistas vindos de Belém-Lisboa.

3) Enfrentar desafios relacionados às necessidades humanas e à requalificação da frente ribeirinha, tendo em vista as dificuldades de sobreposição de posses do território, nas frentes das águas, especialmente nos bairros da Cova do Vapor, do 1º e 2º Torrão e o impasse relativo ao programa POLIS de Almada (referido no cap. 6.1) que podem acarretar o ciclo vicioso da parceria público-privado, em que o investimento público inclui os riscos e os lucros atribuídos ao investimento privado (Harvey, 2000).

### **11.1. Trafaria: o futuro com participação e inclusão social**

Em acordo com a Visão Estratégica para a Vila da Trafaria (Anexo 8), a Vila da Trafaria “apresenta uma malha urbana pouco coesa” e “espaços públicos pouco definidos”, sendo necessário conjugar medidas que atuem para a Qualificação do Ambiente Urbano. O que se pretende é estimular o desenvolvimento da identidade da Trafaria a partir da valorização das potencialidades já existentes na localidade, sejam em termos geográficos de relação intrínseca com o rio Tejo e as localidades às quais se façam o acesso pela travessia deste, sejam em termos de reabilitação do patrimônio histórico e sociocultural, conjugando medidas de qualificação do ambiente urbano.

Cabe destacar o interesse da população local pelo encontro de soluções possíveis para o convívio da população com o megaprojeto do Terminal Cerealífero já existente no local, bem como pela minimização dos impactes ambientais negativos gerados por esse projeto. Durante os últimos anos foram diversas as atividades promovidas com o apoio da Junta da Freguesia da Trafaria e da Câmara Municipal de Almada em parceria com atores locais que propuseram a reflexão sobre o futuro da Trafaria, entre os quais se destacam as seguintes:

1) Frente Ribeirinha de Almada: Trafaria, que Futuro? Realizado em novembro de 2013.

Esta exposição e mostra de trabalhos académicos realizados pela Universidade Lusíada de Lisboa – Faculdade de Artes e Arquitetura, em novembro de 2013, de responsabilidade do grupo de investigação Estejo do Centro de Investigação em Território Arquitectura e Design (CITAD), foi o resultado de um Workshop que contou com 21 alunos universitários provenientes de Portugal, Brasil e Itália.

O projeto que objetiva a análise e identificação dos valores que constróem a identidade cultural e paisagística do Estuário do Tejo, especificamente para a Trafaria, promoveu o debate sobre o futuro das áreas ribeirinhas, identificando potencialidades que geraram ideias significativas, a partir de consultas públicas, para a reabilitação urbana e paisagística particularmente para os Silos da Trafaria, as quintas, seus caminhos e entornos e a reconversão do presídio da Trafaria, a visão da “Cidade de duas Margens” que procura integrar as duas margens do rio Tejo.

Foto 41. Cartaz da Exposição.

Foto 42. Propostas da mostra.





Fonte: registro da pesquisa. Exposição Frente Ribeirinha de Almada: Trafaria, que Futuro?

## 2) Congresso Almada: Pensar o Futuro, realizado entre 12 e 14 de junho de 2015.

Esse Congresso dedicou-se ao debate e à participação pública para o desenvolvimento de estratégias para o Concelho que pudessem minimizar os problemas e desafios que desde aquele momento já se anteviam. Anteriormente, entre 11 e 28 de maio, houve plenárias nas freguesias onde cada uma delas pôde separadamente desenvolver suas análises, chegando a resultados que puderam ser compartilhados no Congresso.

Em relação à Trafaria, cabe ressaltar a importância das Áreas de Reabilitação Urbana (ARU), referidos anteriormente, como fundamentais para a fixação da população no local que tem, seguidamente, tido baixa demográfica. Em particular o Presídio da Trafaria entre outras áreas do centro histórico da Trafaria, se regenerados, contribuirão para a captação de populações residentes e para o fomento ao turismo.

Quanto à implantação de novos megaprojetos de caráter industriais, o Plano Diretor Municipal, revisado durante estes eventos, salienta que “para este território não se podem apresentar usos industriais com impactes negativos para as comunidades e o meio ambiente” (Revisão do Plano Diretor Municipal, 2016, p. 32).

Foram apresentadas como resultado do Congresso, conforme contou de seu relatório final, sete ideias-chave para estruturação do desenvolvimento sustentável para a região:

1. **Tejo é a capital atlântica da Europa**, que desafia para a reinvenção da região de Lisboa mas também de Portugal, dando destaque para as frentes de água e para a entrada do Tejo como paisagem de referênci.
2. **Cidade de duas margens**, conceito trazido pelo Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROT-AML), que ressalta a importância das duas margens do rio estarem unidas pela água e não separadas por ela, trazendo assim o rio Tejo para o centro desta que seria uma “cidade de cidades”.
3. **Aproximação do Tejo**, tendo o rio como espaço de aproximação, incrementando o transporte fluvial.
4. **Usos públicos, vícios privados**, com a estratégia de assegurar o uso e acesso público às frentes de água, garantindo o acesso ao bem comum.
5. Regeneração inacabada, regenerando os territórios inseridos no **Arco Ribeirinho Sul**<sup>54</sup>.
6. **Permanente readaptação portuária**, alertando para o fato de qualquer intervenção portuária deva ser adequada às características específicas do território e, no caso da Trafaria e do Concelho de Almada, estas detêm um patrimônio natural e paisagístico relevante e incompatível com o megaprojeto do Terminal de Contentores.
7. **Adaptação às alterações climáticas**, planejando as regiões ribeirinhas para os efeitos do aquecimento global e para o enfrentamento da sobrelevação do Nível Médio do Mar (NMM), conjugado com efeitos extremos.

---

<sup>54</sup> O Arco do Ribeirinho Sul abrange a margem sul do rio Tejo, envolvendo os municípios de Almada, Barreiro e Seixal, com objetivo da reconversão das áreas ocupadas por antigas indústrias desativadas.

3) VI Congresso Nacional da Rede Territorial Portuguesa das Cidades Educadoras de 11, 12 e 13 de novembro de 2015.

Em Almada, neste Congresso, o Concelho do qual faz parte a Trafaria, foram promovidos debates atuais no âmbito do Movimento Internacional das Cidades Educadoras sobre a necessidade de se planejar o território, em especial o ambiente urbano, de forma a nutrir possibilidades de participação pública, tanto a partir da facilitação de acessos por meio da adaptação de seus equipamentos urbanos quanto por meio da promoção de práticas capazes de suscitar o interesse público de ocupação dos espaços urbanos.

A Trafaria tem atuado de modo independente, porém sistematizado, na manifestação de seus interesses, tem uma opinião formada a respeito da implantação do PGD1 implantado em seu território que busca se informar e promover formações a respeito de possíveis perspectivas para a região, encontrando soluções para o convívio ou atuação nas decisões governamentais para o desenvolvimento de seu território.

4) 2º. Congresso Almada – Pensar o Futuro com Participação e Proximidade - 14, 15 e 16 de outubro de 2016

A partir de reflexões possibilitadas por este Congresso, em especial no *Painel: Igualdade*, foi destacado o papel do urbanismo na promoção da igualdade, em que cidades e territórios podem ser vistos como espaço para ações governamentais onde o processo de planejamento facilite as vivências coletivas e promova a inclusão e a igualdade, incorporando as disposições legais aplicáveis, mas tendo em consideração a opinião dos cidadãos.

Nesse contexto tornou-se evidente que o alcance da igualdade de oportunidades no território da Trafaria passaria pela redução da discriminação nas diversas dimensões da vida e, em especial, ao conhecimento adquirido pela parcela envelhecida do território, buscando criar oportunidades efetivas para sua participação no planejamento do território onde as necessidades desta população possam ser atendidas.

Outro importante ponto abordado durante o congresso, tomando por base o Plano Municipal Acessibilidades do Concelho de Almada<sup>55</sup> (PMACA), refere-se à criação de um ambiente inclusivo que beneficie e valorize a diversidade com vistas à integração social dos mais vulneráveis na sociedade e no mercado de trabalho, conforme relata Antônio Marcos, Vereador da Educação, Cultura, Desporto, no depoimento abaixo:

A integração (social e profissional) dos mais vulneráveis, na sociedade e no mercado de trabalho, passa por respostas sociais adequadas que conduzam ao apetrechamento destas pessoas em maior risco de exclusão, com as competências necessárias ao exercício de uma cidadania ativa, isto é, através da aquisição de aptidões sociais e profissionais relevantes que facilitem a sua plena integração social (Fala gravada de Antônio Matos no Congresso Almada Pensar o Futuro, em 2016).

Especialmente se destaca um interessante projeto iniciado em 2016 pela Santa Casa da Misericórdia de Almada, no Centro Social da Trafaria, onde a igualdade de gênero é o tema central da ação. O projeto objetiva:

- Capacitar a equipe educativa do Centro Social da Trafaria para a adoção de atitudes promotoras da igualdade de gênero na Educação de Infância e
- Desenvolver um programa de educação para a cidadania e promoção de competências, integrando as questões de gênero, numa perspetiva intergeracional.

## **Discussão de Resultados**

Notou-se que as especificidades da comunidade estudada, seu contexto histórico, regime jurídico e relação com o território influenciam a aceitação de propostas governamentais Estaduais relativas à ocupação do território.

Observou-se ainda que a percepção dos impactos sociambientais decorrentes do primeiro megaprojeto afetaram negativamente a disposição da comunidade, bem como

---

<sup>55</sup> O PMCA surgiu no âmbito do Programa RAMPA - Regime de Apoios aos Municípios Para a Acessibilidade (2013) e estabelece, entre seus objetivos, “promover a participação pública e o papel da sociedade civil para identificar necessidades, prioridades, medidas, soluções e atitudes sobre a implementação da acessibilidade em Almada”.

do governo local em acolher um segundo megaprojeto proposto para o mesmo território, ou seja, há uma relação direta entre a experiência acumulada e a expectativa em relação aos possíveis impactos socioambientais futuros.

Em relação ao perfil socioeconômico dos moradores da Trafaria ressalta-se que 30% dos moradores nasceram na Trafaria (Figura 02). O agregamento familiar é reduzido, 21% da população vivem só e 35% da população vivem com uma única outra pessoa (Figura 5). Trata de uma população de idade avançada na qual 78% têm mais de 40 anos (Figuras 7 e 8), e apenas 7% da população têm curso superior (Figuras 9 e 10).

O perfil socioeconômico traçado pôde elucidar as reais necessidades e vocações da população e do território estudados. A faixa da população com mais de 60 anos necessita, conforme depoimentos coletados, de equipamentos públicos como postos médicos, de saúde e postos de correio que garantam sua qualidade de vida. Além disso, tornou-se evidente que seus conhecimentos, em especial da pesca, do comércio e do potencial turístico podem ser mais bem explorados em atividades sociais de planejamento de ações no território, tendo em conta que o desenvolvimento sustentável da região dependerá do recurso humano local e sua efetiva participação, e, dessa forma, valorizados.

Percebe-se ainda que se trata de uma população heterogênea em termos de distribuição no território e que a população mais envelhecida ocupa especialmente as áreas do centro histórico e áreas próximas ao prédio do antigo presídio (Mapa 7), onde grande parte da população (31%) encontra-se reformada ou desempregada (Figura 11) e a renda familiar é baixa, quando comparada à população do Concelho de Almada (Figura 13).

A respeito do primeiro megaprojeto, foi possível diagnosticar que 91% da população da Trafaria revelam sofrer impactos negativos gerados pela poluição decorrente das atividades desenvolvidas pelo Terminal Cerealífero (Figura 14), em especial causados pela poluição do ar pelo pó advindo do transporte e moagem dos grãos de cereais, dos quais 75% da população se queixam relatando, conforme depoimentos coletados, problemas de saúde (Figura 15).

Também foi possível diagnosticar o temor da comunidade trafariense ao conviver com os perigos eminentes das atividades nos Silos, comprovados pelos

depoimentos da população, que aparentemente são plausíveis em se tratando da efetiva periculosidade de explosões dos materiais orgânicos granulares armazenados nos Silos, que são suscetíveis ao aquecimento e à combustão espontânea no momento da moagem.

Quanto à ocupação de postos de trabalho, verificou-se que apenas uma mínima parte da população trafariense (3%) teve um dia alguma ocupação nas atividades desenvolvidas pelo PGD1 (Tabela 1), sendo que a maior parte dos trabalhos se decorreu no momento de instalação do empreendimento.

Em especial foram utilizadas mão de obra nas atividades de construção civil e jardinagem, onde os equipamentos de proteção não foram utilizados em conformidade com a legislação trabalhista, tendo causado acidentes e desacordos entre a empresa e seus empregados, segundo relatos dos moradores (cap. 9).

Associando alguns dados relativos ao perfil socioeconômico – grau de escolaridade, faixa etária da população (88% da população têm mais de 40 anos) e reforma/aposentadoria (31% da população encontram-se reformada) –, percebe-se que a probabilidade de ocupação de postos de emprego decorrentes dos megaprojetos estudados é reduzida.

Ainda em termos de atividades econômicas, 60% da população revelam que a implantação do projeto afetou negativamente as atividades da pesca (Figura 19) devido às implicações da concorrência espacial entre as atividades da indústria e as atividades da pesca.

Tais resultados demonstram grande parte das razões pelas quais 76% dos habitantes consideram negativos os impactos causados na freguesia como consequências da implantação do PGD1, e apenas 3% da população dizem que a freguesia teve melhorias após sua implantação (Figura 17).

Em relação ao segundo Megaprojeto, foi verificado que a grande maioria da população, 96%, tomou conhecimento do PGD 2, mas apenas 15% da população têm interesse em sua implantação (Figura 20); 79% têm expectativas negativas em relação à implantação do projeto (Tabela 2), mas apenas 4% têm expectativas de emprego (Figura 21); 66% da população entrevistada acreditam que o PGD 2 prejudicará as atividades relacionadas à pesca e comercialização do pescado (Figura 22); e 68%

consideram que o potencial turístico da freguesia será afetado, caso o Terminal de Contentores venha a ser implantado na região (Figura 23).

Tanto as experiências referentes ao megaprojeto 1 quanto as expectativas referentes ao Megaprojeto 2 revelam um alto índice de impactes negativos experimentados e/ou esperados pela população diretamente afetada (76% e 71%, respectivamente), enquanto os impactes positivos experimentados ou aguardados são efetivamente baixos aos olhos da comunidade (Figura 31).

Observou-se ainda a inevitável comparação, por parte dos moradores, entre os dois megaprojetos. Quando estimulados a dar um parecer sobre a Trafaria como alternativa de locação do Terminal de Contentores, os moradores se referiam ao Terminal Cerealífero e suas consequências negativas para a economia local, a qualidade de vida e meio ambiente. Eram comuns as respostas que comparavam as potenciais oportunidades de emprego anunciados para a população pelos proponentes do Terminal de Contentores com a realidade de ocupação de postos de trabalho pelos moradores locais no Terminal Cerealífero (Figura 32).

Em decorrência das constantes comparações, foi feito o cruzamento entre os dados revelados pelos impactes dos dois megaprojetos e chegou-se aos seguintes resultados: 81% da população que consideram que o PGD 1 gerou poluição não aceitam a implantação do PGD 2 e apenas 33% da população que não percebem os impactes causados pelo PGD 1 não são favoráveis à implantação do PGD 2 (Figura 34).

Percebe-se, a partir dos depoimentos, que os moradores da freguesia que estão mais distantes da área de implantação do PGD 1 e aqueles que não estão diretamente relacionados à utilização dos recursos hídricos, seja para pesca, para turismo, para esportes aquáticos ou para navegação (Ligação atualmente existente entre Trafaria e Belém/Lisboa) é que estão mais dispostos a aceitar a implantação do segundo megaprojeto.

Complementarmente, no caso estudado da Trafaria, o tempo de convívio com o território (mais ou menos 30 anos) não afeta consideravelmente a aceitação de implantação do PGD 2 (Figura 30), revelando que as atividades cotidianas desenvolvidas pela população afetam em maior peso a aceitação das transformações do território

decorrentes da implantação de um megaprojeto tal como o PGD 2 do que o tempo de convívio do indivíduo com o território.

Ao cruzar os dados relativos ao grau de escolaridade com a percepção dos impactes gerados pelo PGD 1, revela-se que não há diferença relevante, sendo que 80% dos moradores com nível superior indicam que houve perda na qualidade de vida em decorrência do megaprojeto, enquanto a população com níveis primário e secundário de escolaridade também revelam ser maiores os impactes negativos (80 e 72%, respectivamente) (Figura 37).

Quanto à implantação do PGD 2, percebeu-se que 96% da população com nível superior não são favoráveis ao megaprojeto, enquanto 75% da população de curso primário e secundário não são favoráveis à locação da obra na Trafaria (Figura 38).

Em relação aos aspectos relacionados à participação social identificou-se o envolvimento da sociedade nas tarefas de valorização e proteção do ambiente. Conforme referido, Backer (1991) destaca a participação pública enquanto elemento estratégico para a preservação dos recursos naturais.

No caso da Trafaria foi identificado que a participação dos indivíduos no processo de decisão governamental se deu a partir do reconhecimento das vocações sociais e ambientais associadas ao território, incluindo, como se fez demonstrar, as aptidões de seus povos e o exercício da democracia.

A participação social tem sido registrada ao longo da história da Trafaria proporcionando repercussão de longo prazo, não especificamente aos PGDs estudados, mas associada à formação de um cidadão cada vez mais participativo na busca de soluções para o desenvolvimento de seu território.

Assim, os resultados encontrados referentes à participação social confirmam que 82% da população não pertencem ou são filiados a nenhuma associação local não governamental (Figura 24) e 17% da população participaram em audiências públicas realizadas pelo governo (Figura 25). Por outro lado, 44% da população participaram de manifestações públicas contrárias à implantação do PGD2, 54% da população acreditam que os movimentos sociais e a participação pública tiveram algum impacto na tomada de decisão governamental (Figura 26) e 57% da população acreditam que tais movimentos colaboraram para a união dos trafarienses (Figura 27).



Observou-se ainda que os jovens e adultos participaram mais ativamente dos movimentos sociais (Tabela 3). Em relação ao gênero, 28% dos homens participam de associações locais, enquanto 9% das mulheres pertencem a alguma associação não governamental na localidade (Figura 42). Por outro lado, 16% dos homens estiveram presentes na audiência pública que tratou da possibilidade de implantação do PGD 2 no território, enquanto 22% das mulheres estiveram ali presentes (Figura 41).

Entre os diversos motivos encontrados para o desinteresse em participar das audiências públicas promovidas pelo governo local, ressalta-se que a legislação vigente prevê a participação pública apenas de forma consultiva, não prevendo instâncias de deliberação por parte da sociedade.

Outros motivos também foram citados pela comunidade, tais como a intensão de manipulação governamental – “Acredito que foram os partidos políticos que incentivaram o povo a participar nos movimentos sociais”<sup>56</sup> – ou a descrença no peso do interesse público no processo de decisão governamental – “O estado só não coloca o Terminal de Contentores cá porque não tem dinheiro, a população pensa que teve algum peso na decisão, mas não teve. Se o estado voltar a ter dinheiro os contentores vêm para cá.”<sup>57</sup>

Uma das formas de participação social verificada foi a utilização de redes sociais para a difusão do conhecimento técnico relativo tanto ao Terminal Cerealífero quanto ao Terminal de Contentores. Foi possível verificar páginas na internet e endereços eletrônicos específicos onde são divulgados atos políticos, governamentais e não governamentais, mostrando o crescimento de espaços midiáticos virtuais criados com o objetivo de circular as informações numa velocidade cada dia maior.

Nesse sentido as peculiaridades locais são divulgadas e consultadas simultaneamente, homogeneizando a percepção do mundo em função de um sistema de dados que interliga localidades e difunde modelos globais de comportamento e de interação social (Almeida, 2011; Castells, 2008).

---

<sup>56</sup> Depoimento de moradores.

<sup>57</sup> Depoimento de moradores.

Ainda sobre a participação social, observou-se a existência de *conflitos estruturais* que contestam a legitimidade dos decisores políticos em relação à defesa do interesse público local e ainda de conflitos substanciais relacionados ao desacordo político-econômico entre a vocação territorial prevista pela sociedade e governo local e o modelo de desenvolvimento proposto pelo governo do Estado para a região.

Tais resultados indicam que os instrumentos de participação social necessitam de reformulação, caso seja de real interesse governamental a escuta das necessidades e expectativas da população local. Entretanto, políticas e fomento à participação pública mostram avanços significativos quando comparam-se os momentos históricos políticos de implantação do Megaprojeto 1 e os resultados atuais de participação social no processo de locação do Megaprojeto 2.

Tais peculiaridades associadas aos resultados referentes a experiência com os impactos sofridos a partir do Terminal Cerealífero da Trafaria e a expectativa em relação aos impactos do Terminal de Contentores podem auxiliar na previsão possíveis conflitos, além dos já existentes, e orientar a gestão daquele território a partir dos interesses e das necessidades locais. Rever

Por fim, observou-se a existência de *conflito estrutural* que contesta a legitimidade dos decisores políticos em relação à defesa do interesse público local e de *conflito substancial* entre o governo do Estado, ou setor governamental responsável pela administração portuária, e o governo local, a Câmara Municipal de Almada. Tais conflitos estão relacionados ao desacordo político-econômico entre a vocação territorial prevista pela sociedade e Câmara Municipal de Almada e o modelo de desenvolvimento alinhado com a implantação dos dois megaprojetos analisados que propõe ao território usos industriais.

## Conclusão

É costume olharmos separadamente para fragmentos do conhecimento. Focar numa direção e perder a visão periférica, o contexto. Ignorar a paisagem e ver unicamente o próprio olhar sobre ela. Tornamo-nos míopes ao visualizar o caminho que a luz percorre para atentarmos para um único ponto que é o fim do trajeto da luz.

Interessamo-nos pelo produto mais que pelo processo, pelo ponto mais que pelo plano, pela linha do pensamento mais que por sua complexidade.

Tornou-se mais fácil recortar planos para a análise que colá-los. Mais fácil se iludir pelo modelo guarda-chuva que pela chuva diversa de ideias concebidas a partir do contexto, da atmosfera, do tempo no espaço. A opção de contarmos com distintos e distantes olhares locais a partir da transversalidade científica e do conhecimento tradicional pode ser uma forma de reformular o pensamento para a compreensão da complexidade do uno.

Os sistemas social e ambiental estão integrados. A dinâmica desses sistemas se traduz em termos de mudanças do pensamento humano e transformação dos paradigmas científicos tradicionais. A partir da ampliação do conhecimento e do ciclo virtuoso do fomento à participação social, é possível que a transformação do território se dê de forma a levar a sociedade a uma complexa reflexão, discussão e aprimoramento do conhecimento técnico específico, promovendo a gestão territorial participativa qualificada.

Os movimentos sociais ampliam-se de espaços reais para espaços virtuais, tendo alcance cada vez maior e de forma mais rápida com consequências que, cada vez mais, extrapolam o território e alcançam escutas em terras distantes que por ventura enfrentam os mesmos desafios. Diante disso, torna-se fundamental a inclusão digital da população que compreende, entre outras ações, a capacitação e o acesso à rede para troca de informações. Desta maneira a participação social poderá se dar de forma qualificada e comprometida para a gestão do uso e ocupação do território.

Como mostrado no Fluxograma 3, o meio afeta a percepção individual e, ao mesmo tempo, a percepção comum, incentivando, por um lado, a tomada de decisões, as ações e os comportamentos individuais e, por outro, os movimentos sociais, a participação e organização social. Estas ações coletivas e individuais retornam ao ambiente exterior e geram novas informações que por vezes são reabsorvidas tanto coletiva quanto individualmente. A partir dessa prática e de forma permanente o ser humano gera conhecimento.

Os impactos positivos decorrentes de megaprojetos estão associados às necessidades e interesses globais, destinando-se às populações humanas de forma

generalizada. Em contrapartida, se estão associados a interesses de grupos específicos, poderão implicar em impactes negativos que ficarão a cargo de uma população local, a população diretamente afetada e de um espaço específico e único. Entretanto, é preciso reconhecer que, em se tratando de um megaprojeto, não há espaço confinado que esteja desconectado de outros territórios, assim como, quando se trata da humanidade e suas atuais condições de conexão, não há mais populações locais confinadas em suas próprias dores. As dores são coletivas e os recursos naturais interligam-se.

Assim, havendo uma melhoria de qualidade de vida local, é possível que se verifique um impacto positivo também global, visto que o hipertexto que se constrói a cada dia referente à história da espécie humana comporta o todo composto de várias partes, suas vocações socioeconômicas e culturais, seus sistemas social e ambiental, que estão em constante interação.

Ao refletir sobre conceitos de *participação social* e *megaprojetos* e experimentar a aplicação das teorias investigadas na prática a partir do estudo de caso da Trafaria, foi possível comprovar a importância da transversalidade de conhecimentos científicos em estudos que pretendam abordar impactes ambientais, devendo-se, portanto, privar pela formação de equipes multidisciplinares e a diversidade de experiências e de percepções.

Foi também a partir da reflexão sobre o conceito de “desenvolvimento” que se pôde valorizar o envolvimento da comunidade no processo de descoberta das vocações territoriais capazes de favorecer a economia local e nacional, afirmando a região da foz do rio Tejo com suas referências paisagísticas e históricas como um lugar único de valor internacional. Um termo dentro do outro, em completo complemento, de difícil tradução mas de possível incorporação.

Valendo-se da reflexão conceitual do termo *território*, também revisitado nessa investigação, chega-se ao “aquatório” (cap. 6), uma terminologia que inclui no território determinadas características de locais próximos ao rio que flui identidades e pertencimentos, que une lugares e tempos, subjacentes a um sistema de territórios que implicam-se uns aos outros.

A experiência da comunidade estudada, tanto em nível do Concelho de Almada quanto da Freguesia da Trafaria, permitiu que ela própria encontrasse respostas

relativas ao seu envolvimento e corresponsabilidade em busca da formulação de um olhar comum em direção ao futuro que se constrói.

Nesse sentido a comunidade atuou por meio de manifestações e da instalação de associações, cooperativas e plataformas capazes de refletir sobre a situação eminente de implantação de um megaprojeto no território e suas consequências socioambientais.

Para além de reflexões, reuniões e congressos foi possível observar que a comunidade atua a partir da articulação institucional, de programas e projetos dos quais destacam-se as atividades da biblioteca da Trafaria e da biblioteca da Cova do Vapor, atividades articuladas entre a Santa Casa da Misericórdia e a Escola da Trafaria e a ocupação do antigo presídio.

A população da Trafaria preserva o interesse em progredir de forma sustentável econômica e ambientalmente por meio do fortalecimento de seus laços de identidade com o lugar e da preservação de seu patrimônio histórico e natural. No caso dos bairros do 1º. Torrão e 2º. Torrão, entre outras pequenas faixas do território, ressalta-se a problemática da sobreposição de jurisdições administrativas e servidões que condicionam o desenvolvimento naquelas localidades onde o descontentamento da população é aumentado.

Verificou-se que parte dessa faixa da população se interessa em ser deslocada, pois sonha receber novas moradias. Por esse motivo, seria favorável a locação do Terminal de Contentores na Trafaria, desde que eles não permaneçam no território. Por outro lado, foram coletados depoimentos de pessoas que convivem com os mesmos problemas e encontram-se localizados também em frentes de água que preferem viver no local e se recusariam a ser deslocadas de seu território, mas necessitam que o poder local alcance aquele espaço para que possam ser feitas melhorias nas condições de vida naquelas localidades.

Não somos visitados por governantes da Junta da Freguesia, nunca somos, nem pelo Concelho de Almada. Dizem que não há o que fazer, que é com o Porto de Lisboa. Só nos visitam na época das eleições, aí lembram que somos cidadãos (Moradora do Torrão, administrativa, entre entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

A simples difusão do conhecimento a respeito de uma transformação no território ou uma possível perda de um lugar gera efeitos psicológicos naqueles que estão verdadeiramente envolvidos com o seu ambiente. Estudiosos da psicologia ambiental, como citado, salientam o papel do lugar no bem-estar individual e coletivo. Dessa forma, o anúncio da implantação de um megaprojeto incrementa a articulação institucional a partir de interesses dos diversos atores envolvidos, extrapolando o assunto da construção da obra em si, como foi o caso da freguesia da Trafaria, no Concelho de Almada.

Se, por um lado, surgem diversos tipos de conflitos, sejam relacionados ao potencial impacto socioambiental, riscos e oportunidades, sejam conflitos decorrentes de desacordos relativos ao sistema econômico-político ou aos modelos de crescimento esperados para a região de implantação do projeto, por outro, fomenta o debate entre o conhecimento técnico e o conhecimento tradicional, permite a troca de conhecimento, o processo de educação ambiental para a gestão do território e, portando, promove a democracia.

A partir deste estudo, acredita-se que sejam possíveis outras pesquisas que tenham o interesse na realização de análises relativas às formas de participação social em processos de implantação de megaprojeto, como também em pesquisas científicas similares que possam ser desenvolvidas a partir da aplicação de metodologias e processo aqui demonstrados, tomando por base a Ecologia Humana e as teorias aplicadas para o reconhecimento da importância de um olhar transdisciplinar e de constantes reavaliações das interferências entre estes sistemas e os desdobramentos locais e globais.

A necessidade de reflexão e análise diante de um processo de transformação do ambiente natural a partir de suas ações é uma característica inerente ao ser humano: refletir, se manifestar e se organizar a partir de suas próprias ações. Tal natureza humana deve ser estimulada em processos que pressupõem alteração da paisagem, pois a partir dela será possível o desenvolvimento do sujeito cidadão, corresponsável pelo uso do território e colaborador no processo de desenvolvimento local a partir das vocações naturais e humanas do território.

A criação de redes de comunicação, como foi o caso do Movimento Contentores Não, conforme já indicado, é um instrumento eficiente que tem contribuído para o planejamento ou adaptação da sociedade diante das alterações previstas para seus territórios. A consequente reflexão sobre a vocação socioambiental possibilita um processo de exercício democrático no qual a pluralidade de interesses e visões possa colaborar para a reformulação do novo território. Um território em transformação, como um corpo que altera suas formas na juventude, pode e deve conter traços de seu passado e de suas vocações ao mesmo tempo em que se prepara para o futuro.

Parece muito questionar

a mega necessidade,

a mega vaidade,

a mega construção.

Parece mega interroga

o estudo de locação,

o fato da eficiência

da subutilização.

De tudo que já é obra

e serve como manobra,

anda na contramão.

Parece que não aparece

O que fabrica a ruína

esquece, contamina

muda água, muda chão.

Importa fechar os olhos

Exporta a competição.

Cego é quem não imagina

O lado de lá da colina

O rio que é cova encoberta

A margem oposta do mar

Que o lado de cá da ponte

é o de lá de quem vê

Os olhos no horizonte

São os que miram você

## Referências Bibliográficas

Almada na História. (2014). Almada e o Triunfo da Revolução de Abril de 1974. *Boletim de Fontes Documentais*, 25, 26: 61-70.

Almada na História. (2012). Descrição histórica sobre Almada, da autoria de Luís Queirós, em 1899. *Boletim de Fontes Documentais*, 21/22: 45-55.

Almada na História. Instituição do Morgado de Capela na Quinta da Torre em Caparica, em 1569-1570. *Boletim de Fontes Documentais*, 13/14: 17-31.

Almada na História.(2014). Moção e proposta municipal sobre os atos revolucionários de 14 de maio de 1915. *Boletim de Fontes Documentais*, 27/28: 53-55.

Almada na História. (2013). O Estado do Hospital da Trafaria e descrição de uma esquadra russa na Trafaria, em 1780. *Boletim de Fontes Documentais*, 23/24: 17-28.

Almada na História. (2013). Termo de contrato de compra de terrenos na Trafaria e Costa da Caparica. *Boletim de Fontes Documentais*, 23/24: 31-34.

Almeida, M. E. M. de. (2011). *A educação para a paz no ensino das ciências naturais*. Fundação Calouste Gulbenkian. Fundação para a Ciência e a Tecnologia. Ministério da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior.

Altshuler, A., Luberoff, D. (2003). *Mega-projects: The changing politics of urban public investment*. Washington, D.C., Cambridge, Mass.: Brookings Institution Press; Lincoln Institute of Land Policy.

Alvim, R. G. (2012). *Ecologia humana: da visão acadêmica aos temas atuais*. Maceió: Ed. UFAL.

AML – Livro I do Provimento da Saúde – microfilme 180,0197,7 agosto 1565, (PT/AMLSB/PMSCR/01/131).



AML – Livro I do Provimento da Saúde – microfilme 180,0197,7 agosto 1565, (PT/AMLSB/PMSR/01/131).

Apoio técnico do LNEC à APL para elaboração do Programa Preliminar do Terminal de Contentores da Trafaria. (2013). Reunião no LNEC Apresentação de resultados intermédios. Domínio: Impactes Sociais.

Arnstein, S. R. (1969). Uma escada da participação cidadã. Revista da Associação Brasileira para o Fortalecimento da Participação, 2(2), 4-13.

Arquitecturas Do Mar PTDC/AUR-AQI/113587/2009 (2009). *Tarefa 1*. Caracterização geral da evolução humana península de setúbal. Setubal, Portugal.

Arquivo Histórico Ultramarino. (2013). aHU/CU/07/287/39, Reino, cx. 287, pasta 39. (178\*0). Boletim de fontes documentais. Almada na História. p. 17.

Atkins, R. (2006). *Almada Nascente*: estudo de caracterização ambiental, geológica e geotécnica e plano de urbanização da frente ribeirinha nascente da cidade de Almada. CMA. Almada. Câmara Municipal de Almada.

Bachelard, G. (2000). *A poética do espaço*. São Paulo. Ed. Martins Fontes.

Backer, J. I. L. (1991). The right to participation in environmental matters. *Anais da Conferência Internacional de Direito Ambiental*. Rio de Janeiro. p.301-315.

Barreiros, C., Costa, E., & Pires, P. (2009) *Cadernos Técnicos PROCIV* - Guia para a caracterização do risco no âmbito da elaboração de planos de emergência de protecção civil. Direcção Nacional de Planeamento de Emergência. Núcleo de Riscos e Alerta. Lisboa: Ed. Autoridade Nacional de Protecção Ambiental.

Bastide, Roger. (1979). *Arte e sociedade*. São Paulo: Ed. Nacional.

Bauman, Z. (2000). *Modernidade líquida*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor.

Beck, U., Anthony, G., & Scott, L. (1995). *Modernização reflexiva*. São Paulo: Ed. Unesp.

- Becker, D. F., & Almeida, J. (1999). *Desenvolvimento sustentável: necessidade e/ou possibilidade?* Santa Cruz do Sul: EDUNISC.
- Begossi, A. (1993). Ecologia humana: um enfoque das relações homem-ambiente. *Interciência*, 8(1), 121-132. Disponível em <http://www.interciencia.org.ve>.
- Bellen, H. M. Van. et al. (2005). *Indicadores de sustentabilidade: uma análise comparativa*. Rio de Janeiro: FGV Editora.
- Belligni, S. (2002). Hegemonia. In Bobbio, N., Matteucci, N., & Pasquino, G. (Org.). *Dicionário de política*. v. 1. Brasília, Editora da Universidade de Brasília, São Paulo, Imprensa Oficial do Estado (pp. 579-581).
- Bianchi, E. M. P., & Ikeda, A. A. G. (2008). Usos e aplicações da grounded theory em administração. *Revista Gestão*. 6(2):231-248.
- Boaventura. S. S. (2002). *Introdução a uma Ciência Pós-Moderna*. 6ª. Ed. Biblioteca das Ciências do Homem. Ed. Afrontamento. Porto.
- Bortoleto, E. M. (2001). A implantação de grandes hidrelétricas: desenvolvimento, discurso e impactes. *Revista Geografares*, 2, Vitória. Disponível em [http://www2.cchn.ufes.br/geoufes/geografares/?N%FAMeros\\_publicados:Nr. 02](http://www2.cchn.ufes.br/geoufes/geografares/?N%FAMeros_publicados:Nr. 02).
- Bourdieu, P. (1996). *Razões práticas sobre a teoria da ação*. São Paulo: Papirus Editora.
- Bruckmeier, K. (2016). *Social-ecological transformation: reconnecting society and nature*. Gothenburg, Sweden: National Research University.
- Buarque, S. C. (2006). *Construindo o desenvolvimento local sustentável: metodologia de planejamento*. Rio de Janeiro: Garamond.
- Burgos, D. A., Rodríguez Triana, D., & Villamizar Sayago, D. (2013). *A perspectivarelaional das redes sociais no contexto das políticas públicas participativas – Contribuciones a las Ciencias Sociales*. Disponível em [www.eumed.net/rev/cccss/24/redes-sociales.html](http://www.eumed.net/rev/cccss/24/redes-sociales.html)

- Cabral, H. N. (1998). Utilização do estuário do Tejo como área de viveiro pelos linguados, *Solea solea* (L., 1758) e *Solea senegalensis* Kaup, 1858, e robalo, *Dicentrarchus labrax* (L., 1758). Tese de doutoramento, Universidade de Lisboa, Lisboa.
- Caetano, R. (2014). Desconstruindo o património. *Actas 2º Encontro sobre património de Almada e Seixal*. Centro de Arqueologia de Almada. pp. 131–144.
- Campbell, B. (1988). *Ecologia humana*. Lisboa: Lisboa Edições.
- Carvalho, R. (2008). *O texto poético como documento social*. Lisboa: Ed. Fundação Calouste Gulbenkian.
- Castells, M. (2008). A sociedade em rede. Rio de Janeiro: Ed. Paz e Terra.
- Castells, M. (2013). Redes de indignação e esperança. Lisboa: Ed. Fundação Calouste Gulbenkian.
- Castells, M. (2009). Comunicação Móvel e Sociedade. Uma perspectiva global. Lisboa: Ed. Fundação Calouste Gulbenkian.
- Cavalcanti, C. (Org.). (1995). *Desenvolvimento e natureza: estudos para uma sociedade sustentável*. São Paulo: Cortez.
- Cerejeira, J. M. G. (2008). A ampliação do terminal de contentores em Alcântara. *Revista de Marinha*. Disponível em <http://www.revistademarinha.com/revistamarinha@netcabo.pt>
- Cerejeira, J. M. G. (2006). A expansão do porto de Lisboa e o fecho da Golada, *Revista Engenharia e Vida*, 30, 2006.
- Cesário, Manuel. (2004) Health, environment and development. Human ecological framework. João Pessoa: Ed. Ideia e Ed. Universidade Federal do Acre.
- Charmaz, K. (2006). *Constructing ground theory: a practical guide through qualitative analysis*. Thousands Oaks: Sage.

- Chimenez, A. C., & Angelo, A. C. (2013) O conceito de Grandes Projetos Urbanos (GPU) e seu contexto político e econômico na dinâmica do espaço urbano. Encontro de Geógrafos da América Latina. Reencontro de saberes territoriais latinoamericanos. Peru.
- Chistofidis, D. (2008). *Olhares sobre a política de recursos hídricos no Brasil – O caso da bacia do rio São Francisco*. Brasília: Ibama.
- Clastres, Pierre. (2004) *Arqueologia da Violência*. Ed. Cosac & Naify. São Paulo.
- Clovis, U., & Rezende, D. A. (2007). Grandes Projetos Urbanos: conceitos e referenciais. Associação Nacional de Tecnologia do Ambiente Construído. *Ambiente Construído*, Porto Alegre, 7(2): 7-14.
- Corrêa dos Santos, M. (2014). O conceito de “atingido” por barragens - direitos humanos e cidadania. *Revista Direito & Praxis*. Rio de Janeiro, 6(11): 113-140.
- Cortés, E. C. (1999). *Impactes socioeconomicos de los grandes proyectos – Evaluación y Manejo*. Fondo Fen, Coleccion Medio Ambiente y Energia, Bogotá.
- Costa, M. S. C. (2003). Modalidade no discurso dos/das delegados/delegadas: uma comparação entre o atendimento na delegacia da mulher e na delegacia comum (Dissertação de Mestrado, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. São Paulo).
- Craveiro, J. L. (1996). *Estudos de impacto ambiental: uma contribuição sociológica – a emergência do público nas audiências*. Lisboa, LNEC.
- Craveiro, J. L. (1996). A ecologia social e a sociologia do ambiente: contributos para uma ciência com consciência. *Actas do IV Congresso Português de Sociologia*. Lisboa.
- Craveiro, J.L., & Machado, P. (1996). Sociologia do Ambiente; objectos e paradigmas – *Actas do III Congresso Português de Sociologia*, Lisboa.

- Silva, V. de P. Grandes projetos e transformação no sentido de lugar. *Caminhos de Geografia*, Uberlândia, v. 8, n. 21, jun. 2007. Disponível em: <http://www.caminhosdegeografia.ig.ufu.br/viewissue.php?id=48>.
- Cruz, C. B., & Silva, V. de P. (2010). Grandes projetos de investimento: a construção de hidrelétricas e a criação de novos territórios. *Sociedade & Natureza*, 22(1): 181-190.
- Cruz, M. B. (2013). Teorias sociológicas: os fundadores e os clássicos. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Delicado, A. Schmdt, L. Guerreiro, S e Gomes, C. (2012). Pescadores, conhecimento local e mudanças costeiras no litoral Português. *Revista da Gestão Costeira Integrada*, 12(3): 437-451.
- Dias, N. (2008). *Orçamento participativo* - animação cidadã para a participação política. S. Braz de Alportel: Associação In Loco.
- Durkheim, É. (2010). As regras do método sociológico. Barcarena. Ed. Presença.
- Dziedzicki, J.M. (2003). La gestion des conflits d'aménagement entre participa- tion du public et médiation. *Annuaire des collectivités locales*, 23: 635-646.
- Elias, N. (1994). A Sociedade dos Indivíduos. Ed. Zahar. Rio de Janeiro.
- Estudo Sobre Concorrência No Setor Portuário. (2015). Consulta Pública. Julho de 2015.
- Fairclough, I., & Fairclough, N. Political discourse analysis. A method for advanced students. London: Routledge, 2012.
- Fairclough, N. (2001). *Discurso e mudança social*. Brasília: Editora UnB.
- Fairclough, N. (2008). *Discurso e mudança social*. Brasília: Editora Unb.
- Fairclough, N. (1989). *Language and power*. London: Longman.

- Fauconnier, G. (1988). Quantification, roles and domains. In: Eco, U. et alii. *Meaning and mental representations*. Bloomington: Indiana University Press. pp. 61-80.
- Foucault, M. (1971). A ordem do discurso. ed. São Paulo: Edições Loyola.
- Fernandes, E. M., & Maia, A. (2001). Grounded Theory. In Fernandes, E. M., & Almeida, L. S. (Eds.). *Métodos e técnicas de avaliação: contributos para a prática e investigação psicológica*. Centro de Estudos em Educação e Psicologia da Universidade do Minho. (PS.112 Met, 3. Braga, Portugal: Centro de Estudos em Educação e Psicologia da Universidade do Minho). pp. 49-76.
- Ferrão, J. (2011). *O ordenamento do território como política pública*. Lisboa: Ed. Fundação Calouste Gulbenkian. Lisboa.
- Ferraro Junior, L. A. (Org.). (2007). *Encontros e caminhos: formação de educadores ambientais e coletivos educadores*. Brasília: Ibama.
- Ferreirinha, I. M. N., & Raitz, T. R. (2010). *As relações de poder em Michel Foucault: reflexões teóricas*. *Revista de Administração Pública*, 44(2):368-383.
- Flores, A. M. – Almada na História da Indústria Corticeira e do Movimento Operário: da Regeneração ao Estado Novo (1860-1930). (2003). Almada, Ed. Câmara Municipal de Almada.
- Flores, A., & Canhão, C. (1994). *Chafarizes de Almada*. SMAS. Câmara Municipal de Almada.
- Flyvbjerg, B. (2004). Megaprojects and risk: a conversation with bent flyvbjerg. *Critical planning*, 11: 51-63.
- Flyvbjerg, B. (2005). Design by deception: the politics of megaproject approval. *Harvard Design Magazine*, 22: 50-59.
- Flyvbjerg, B. (2007a). Policy and planning for large-infrastructure projects: problems, causes, cures. *Environment and Planning B: Planning and Design B: Planning and Design*, 34(4), 578-597.

- Flyvbjerg, B. (2007b). *Truth and lies about megaprojects*. Inaugural speech for professorship and chair at Faculty of Technology, Policy, and Management. Delft University of Technology. Disponível em <http://ssrn.com/abstract=2278262>
- Flyvbjerg, B. (2002). Mette skamris holm, and søren buhl. Underestimating costs in public works projects: error or lie? *Journal of the American Planning Association*, 68(3), 279-295.
- Flyvbjerg, B., Bruzelius, N., & Rothengatter, W. (2002). Big decisions, big risks. Improving accountability in mega projects. *Transport Policy*, 9(2), 143-154.
- Flyvbjerg, B., Bruzelius, N.; & Rothengatter, W. (2003). *Megaprojects and risk: an anatomy of ambition*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Foucault, M. (2014). *A ordem do discurso: leituras filosóficas*. São Paulo: Loyola.
- Freeman, R. E. (2010). *Strategic management: a stakeholder approach*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Gerber, J.-F. (2011). Conflicts over industrial tree plantations in the reserved south: who, how and why? *Journal Global Environmental Change*, 21:165-176.
- Gil, G. J. (2010). Neoevolucionismo y ecología cultural. La obra de Julian Steward y la renovación de la enseñanza de la antropología en la Argentina. Universidad Nacional de Córdoba. *Revista del Museo de Antropología*, 3: 225-238.
- Glaser, B. G., & Strauss, A. L. (1967). *The discovery of grounded theory: strategies for qualitative research*. New York: Aldine de Gruyter.
- Gohn, M. G. (2011). Movimentos sociais na contemporaneidade. *Revista Brasileira de Educação*, 16(47):333-362.
- Gold, J. R. (1985). *An introduction to behavioural geography*. Oxford, Nova Iorque: Oxford University Press.

- Goulding, C. (2002). *Grounded theory: a practical guide for management, business and market researchers*. Londres: Sage Publications.
- Goulding, C. (1998). Grounded Theory: The missing methodology on the interpretive agenda. *Qualitative Market Research*, 1(1):50-60.
- Guedes, M. B. (1999). Espaços mentais, leitura e produção de resumos. Veredas: revista de estudos lingüísticos. Juiz de Fora, v. 3, n. 2 - p. 31 a 48
- Guia para caracterização de risco no âmbito da elaboração de planos de emergência de protecção civil. (2009) Cadernos Técnicos PROCIV. Ed. Autoridade Nacional de Protecção Civil. Carnaxide, Portugal.
- Hahn, J., & Ladikas, M. (2014). Responsible research and innovation: a global perspective. Reposotório Universidade Nova de Lisboa. Disponível em <http://hdl.handle.net/10362/16402>.
- Harvey, D. (2000). *Spaces of hope*. Berkeley: Los Angeles: University of California Press.
- Hogan, D. J. (1994). Pobreza, poluição e prioridades: considerações sobre o meio ambiente e a cidadania. Campinas: Unicamp.
- Jacquard, Albert. (2002). Lições de Ecologia Humana. Da Angústia à Esperança. Lisboa: Ed. Instituto Piaget. Lisboa.
- Jacobi, P. (2003). Caderno de Pesquisa n.118. São Paulo: Março.
- Jares, X.R. (2001). Educación y conflicto: guía de educación para la convivencia. Madrid: Popular.
- Kader, C. C. C., & Richter, M. G. (2013) Linguística de corpus: possibilidades e avanços. *Instrumento R. Est. Pesq. Educ.* 15(1):13-23.
- Kress, G. (1990). Critical Discourse Analysis. In W. G. (Org.). *Annual Review of Applied Linguistics* 11. pp. 84-99.



- Layrargues, P. P. (1998) Educação para a gestão ambiental: será esta a sucessora da educação ambiental? In: MATA, S.F. et al. (Orgs.) Educação ambiental, desafio do século: um apelo ético. Rio de Janeiro: Terceiro Milênio. pp. 108-113.
- Layrargues, P. P. (2012) Para onde vai a educação ambiental? O cenário Político-ideológico da educação ambiental Brasileira e os desafios de uma agenda política Crítica contra-hegemônica. Revista contemporânea de educação n º 14.
- Leal, C. B. (2012) . Trafaria: A História da formação de uma identidade. Actas 1º Encontro sobre patrimônio de Almada e Seixal. Centro de Arqueologia de Almada. pp. 33-38.
- Leal, C. B. (2014a). *OuTrafaria*. Almada: Centro de Arqueologia de Almada.
- Leal, C. B. (2014b) Histórias do Presídio. Artigo. Actas 2º Encontro sobre patrimônio de Almada e Seixal. Centro de Arqueologia de Almada. pp. 63-76.
- Lederach, J. P. (1983). *Els anomenats pacifistes: la no violència a l'estat espanyol*, La Magrana. Barcelona: Ed. La Magrana.
- Leff, E. (Org.). (2003). A Complexidade Ambiental. Edifurb. Cortez Editora. PNUMA.
- Leff, E. (2002). Epistemologia Ambiental. São Paulo: Cortez Editora.
- Locke, K. D. (2001). Grounded theory in management research. Londres: Sage Publications.
- Lungo, M. (2002). Grandes Proyectos Urbanos: desafíos para las ciudades latinoamericanas (Land Lines Article). Lincoln Institute, publicado em outubro de 2002. Disponível em [http://www.lincolninst.edu/pubs/946\\_Grandes-proyectos-urbanos--Desaf%C3%ADo-para-las-ciudades-latinoamericanas-](http://www.lincolninst.edu/pubs/946_Grandes-proyectos-urbanos--Desaf%C3%ADo-para-las-ciudades-latinoamericanas-).
- Lynch, B., & Gellert, P. (2003). Mega-projects as displacements. *International Social Science Journal*, 55(175), 15-25.

- Malty, L. (2010). Diversidade Cultural e Biodiversidade. In Teixeira, J.G. L., & Viana, L. C. R. As Artes Populares no Planalto Central. Brasília: Verbis Ed. UnB. pp. 54-68.
- Malty, L. (2010b). *O cerrado que a velha conta: gestão ambiental e performance*. Brasília: LGE Editora.
- Maggiolini, M. (2013). Perícia e transformação dos conflitos ambientais nas grandes obras. O caso da nova linha ferroviária Turim-Lyon. *Revista Crítica de Ciências Sociais*. Disponível em <http://rccs.revues.org/5226>.
- Martins, I. (2006). Analisando livros didáticos na perspectiva dos estudos do discurso: compartilhando reflexões e sugerindo uma agenda para a pesquisa. *Pro-Posições*, 17(1), pp. 49.
- Martins, J. S. (1993). A chegada do Estranho. São Paulo: Ed.Hucitec.
- Mascarenhas, A. C. (2008). Conflitos e Gestão de Águas: O caso da bacia hidrográfica do rio São Francisco. (Dissertação de Mestrado, Centro de Desenvolvimento Sustentável, Universidade de Brasília, Brasil).
- Mela, A., Belloni, M. C., & Davico, L. (2001). A Sociologia do Ambiente. Lisboa: Ed. Estampa.
- Melo, I. F. (2009). Análise do discurso e análise crítica do discurso: desdobramentos e intersecções. *Revista Eletrônica de Divulgação Científica em Língua Portuguesa, Lingüística e Literatura*, 5(11):p.1- 18.
- Mendes, L. (2010). O contributo de Neil Smith para uma geografia crítica da gentrificação. *Revista E-metropolis*. Revista eletrônica de estudos urbanos e regionais, 1:21-33.
- Morrow, E. W. (2011). *Industrial megaprojects: concepts, strategies, and practices for success* New Jersey. Ed. John Wiley & Sons.
- Ministério do Meio Ambiente. (2002). *Técnica de operação em sistema de abastecimento de água: controle de redução de perdas aparentes – Processo Comercial*. Brasil.

- Ministério do Meio Ambiente. (2011). Recursos Hídricos – Uma gestão que Avança – 10 anos de implementação do CNRH no Brasil. Brasil.
- Ministério do Meio Ambiente. (2011). Diagnóstico do Macrozoneamento Ecológico-Econômico da Bacia Hidrográfica do Rio São Francisco. Brasil.
- Ministério do Meio Ambiente. (2011). Plano Nacional de Recursos Hídricos – Prioridades 2012-2020. Brasil.
- Mitchel, R. K., Bradley R. A., & Donna J. W. (1997). Toward a Theory of Stakeholder Identification and Salience. *Academy of Management Review*, 22 (4), 853-886. Disponível em <http://www.jstor.org/stable/259247>.
- Moran, E. F. (2006). *People and nature: an introduction to human ecological relations*. Carlton, Victoria, Australia: Ed. Blackwell Publishing.
- Moreira, P. P. (2016). As opções para localização do novo terminal de contentores do Porto de Lisboa. Anteprojeto sobre a viabilidade de um terminal de contentores no Barreiro – Contributo para uma zona industrial deprimida e fator de desenvolvimento e sustentabilidade. Artigo de opinião. *Jornal Rostos*. Disponível em <https://www.academia.edu>
- Morin, E. (2016). *A via para o futuro da humanidade*. Lisboa: Ed. Piaget.
- Morin, E. (2003). *O método 1: a natureza da natureza*. Porto Alegre: Ed. Sulina.
- Morin, E. & Terena, M. (2000). *Saberes globais e saberes locais*. Rio de Janeiro: Editora Garamond Universitária.
- Motta, R. S. (1998). Texto para Discussão n 556 – Utilização de Critérios Econômicos para a valorização da Água no Brasil. IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Brasil.
- Nazareth, J. M. (1996). *Introdução à demografia*. Lisboa: Ed. Presença.

- Negre, M. I. (2007). La presa de Tres Gargantas: una obra monumental. Observatorio de la Economía y la Sociedad de China, n. 2. Disponível em: <http://www.eumed.net/rev/china/>
- Neves, R. C., & Rocha, J. C. (2012). Aspectos epistemológicos e cognitivos da educação ambiental e mobilização social em saneamento na bahia. Artigo para o VI Colóquio Internacional de Educação e Contemporaneidade. São Cristóvão. SE. Brasil.
- Nobre, M., Costa, S., & Amazonas, M. de C. (2002). Desenvolvimento Sustentável: a institucionalização de um conceito. Brasília: Ed. IBAMA - Inst. Bras. do Meio Ambiente e dos Recur. Nat. Renováveis.
- Oliveira, E. F. de. (1901). Elementos para a história do Município de Lisboa, Tomo XII. Lisboa: Typographia Universal, pp. 615-620.
- Oliveira, M.N.S.C. (2015). Evolução Natural e Antrópica – Trafaria – Cova do Vapor – Costa de Caparica. (Dissertação de Mestrado em Arquitetura Paisagística, Instituto Superior de Agronomia, Universidade de Lisboa).
- Parecer da Comissão de Avaliação – estudo de impacte ambiental aprofundamento do canal da barra sul do Porto de Lisboa. Anteprojecto (2011). Agência Portuguesa do Ambiente, Administração da Região Hidrográfica do Tejo, Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo, Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico, Laboratório Nacional de Engenharia e Geologia. Novembro de 2011.
- Pedro, E. (1997). Análise crítica do discurso: aspectos teóricos, metodológicos e analíticos. In Pedro, E. (Org.). *Análise crítica do discurso: uma perspetiva sociopolítica e funcional*. Lisboa: Caminho. pp. 19-46.
- Pena-Vega, A. (2003). O Despertar Ecológico. Rio de Janeiro: Ed. Garamond Universitária.

- Pereira, D. de C., & Carrieri, A. de P. (2005). Fórum - gestão no brasil: enfocando processos e relacionamentos movimentos de desterritorialização e reterritorialização na transformação das organizações. *RAE-eletrônica* FGV-EAESP, 4(1), jan./jul.
- Pires, I. M., & Craveiro, J. L.. (2011). Ética e Prática da ecologia Humana: questões introdutórias sobre a Ecologia Humana e a emergência dos riscos ambientais. Lisboa: Ed. Apenas.
- Pires, I. M.; Gibert, M., & Hens, L. (Eds.) (2010). Studies in Human Ecology, Liber Amicorum C. Susane, M. Nazareth, Ph. Lefèvre-Witier, International Centre for Human Ecology. Ha Noi: Publishing House for Science and Technology, Registered Ref. No: 833-2010/CXB/026-4/KHTNCN.
- Pereira, P. (2013). *O Parque das Nações em Lisboa: uma montra da metrópole à beira-Tejo* (Tese de Doutoramento em Sociologia, FCSH/UNL de Lisboa).
- Poe Tejo – Plano de Ordenamento do Estuário do Tejo. (2009). Gabinete de Ordenamento do Território. pp. 60. Ed. Administração da Região Hidrográfica do Tejo. Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional.
- Portilho, E. (2014). *Os filhos da Amazônia – O cotidiano dos jovens do Lago da Hidroelétrica de Tucuruí – Brasil*. Rio de Janeiro: Ed. Universidade Federal Fluminense.
- Porto, M., F. R.; Finamore, R & Ferreira, H. (2013). Injustiças da sustentabilidade: conflitos ambientais relacionados à produção de energia limpa no Brasil. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, 100: 37-64.
- Potter, C. (2010) . *Você Está Aqui*. Cidade de Córdoba: Ed. Casa das Letras.
- Powell, K. (2000). *City transformed: urban architecture at the beginning of the 21st century hardcover*. Londres: Ed. Laurence King Publishing.

- Prieto-Martín, P., & Ramírez-Alujas, Á. (2014). Caracterizando la participación ciudadana en el marco del Gobierno Abierto. *Revista del CLAD Reforma y Democracia*, 58, p. 61-100.
- Prigogine, I., & Stengers, I. (1992). *Entre o tempo e a eternidade*. São Paulo: Companhia das Letras.
- Prigogine, I., & Stengers, I. (1997). *A nova aliança: metamorfose da ciência*. Tradução de Miguel Faria e Maria Joaquina Machado Trincadeira. Brasília: Editora da Universidade de Brasília.
- Proshansky, H. M., Fabian, A. K., & Kaminoff, R. (1983). Physical World Socialisation of the self. *Journal of Environmental Psychology*, 3(1):57-83.
- Rambo, T. (1983). Conceptual Approaches to Human Ecology. East-West Environmental and Policy Institute. Research Report n 14. East-West Center. Honolulu, Hawaii.
- Ramos, E. C. (1996). Environmental education: origin and perspectives (Dissertação de Mestrado, UFPR, Brasil).
- Relatório de Apoio técnico do LNEC à APL - Relatório 404/04 – Avaliação de Impacte Ambiental. (2013). Apresentação de resultados intermédios. Domínio: Impactes Sociais.
- Resende, V. de M., & Sebba, V. C. V. R. (2004). Análise de discurso crítica, do modelo tridimensional à articulação entre práticas: Implicações teórico-metodológicas. In Resende, V. de M., & Sebba, V. C. V. R. (2004). *Linguagem em (Dis)curso - LemD*, Tubarão, 5(1), 185-207, jul./dez.
- Ribeiro, G. L. (1987) ¿Cuánto más grande mejor? Proyectos de gran escala: uma forma de producción vinculada a la expansión de sistemas económicos. *Desarrollo Económico*, 27(105), 3-27.

- Ribeiro, G. L. (2014). Quanto maior melhor? Projetos de grande escala: uma forma de produção vinculada à expansão de sistemas econômicos. In Oliveira, J. P., & Cohn, C. (Orgs.). *Belo Monte e a questão indígena*. Brasília: ABA.
- Ribeiro, M., & Guerreiro, S. (2013). ALMADA - Tempos de Progresso e Desenvolvimento. Câmara Municipal de Amada.
- Ribeiro, José Félix. (2009). Um Contributo para a sua Antecipação *apud* Poe-Tejo. Departamento de Prospectiva e Planeamento. Enquadramento Funcional do Estuário do Tejo no Longo Prazo. Lisboa.
- Rifkin, J. (2014). A Terceira Revolução Industrial. Como a nova era da informática mudou a energia, a economia e o mundo. Lisboa: Bertran Editora.
- Rodrigues, S. (2012) Água e Mudanças Climáticas. Em: Água e Transdisciplinaridade – para uma ecologia de sabers. Ed. Senado Federal e CET – Água. Brasília.
- Russell, A. O., Scott, E. D., & Mark, F. (2013). Wiley Online Library. Saf Prog 33, 94-103. Explosion from a smoldering Silo fire.
- Sachs, I. (2002). *Caminhos para o desenvolvimento sustentável*, 3 ed. Rio de Janeiro: Garamond.
- Sachs, I. (2004). Desenvolvimento: incluyente, sustentável, sustentado. Rio de Janeiro: Garamond.
- Sant`Anna, M. S. (2007). Estudo de impacto de vizinhança: Instrumento de garantia da qualidade de vida dos cidadãos urbanos. Belo Horizonte: Ed. Fórum.
- Santos, E. C. dos, Bispo, D. de A., & Dourado, D. P. (2014). A Utilização da Teoria Social do Discurso de Fairclough nos Estudos Organizacionais. *Revista Interdisciplinar de Gestão Social*. 4(1):55-73.
- Santos, I. A. (2014). *Linguagem e poder: contribuições de deleuze e fairclough*. Rio de Janeiro: Universidade do Estado do Rio de Janeiro.

- Santos, M. et al. (2006). Território, territórios. Ensaio sobre o ordenamento territorial. 2. ed. Rio de Janeiro: DP&A.
- Santos, M. C. (2014). O Conceito de atingido por barragens – direitos humanos e cidadania. *Revista Direito & Práxis*. 6(11):p 113-140.
- Sardinha, A. P. B. (2006). *Pesquisa em Lingüística de Corpus com WordSmith Tools*. Disponível em [http://sis.posugf.com.br/AreaProfessor/Materiais/Arquivos\\_1/13879.pdf](http://sis.posugf.com.br/AreaProfessor/Materiais/Arquivos_1/13879.pdf).
- Sato, M.; & Santos, J. E. dos. (2006). Um breve itinerário pela educação ambiental. In SANTOS, J. E. Dos, & SATO, M. A contribuição da educação ambiental à esperança de Pandora. São Carlos: Rima.
- Sayago, D. A. V. (2000). A invenção burocrática da participação: discursos e práticas no Ceará (Tese de doutoramento, Departamento de Sociologia da Universidade de Brasília).
- Schomberg, R. (2011). *Towards Responsible Research and Innovation in the Information and Communication Technologies and Security Technologies Fields*. Disponível em [http://ec.europa.eu/research/science-society/document\\_library/pdf\\_06/mep-rapport-2011\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/research/science-society/document_library/pdf_06/mep-rapport-2011_en.pdf)
- Schunck, S. D. (2006). Arte e Natureza: Uma experiência de sensibilização ambiental por meio da arte (Tese de Doutorado, Universidade de Brasília, Brasília).
- Seleman, T. (2011). Centro de Integridade Pública - CIP, *Revista Made for minds*.
- Senado da Câmara de Lisboa, Documentos (hemerotecadigital.cm-lisboa.pt) – PT/AMLSB/ADMG-E/02/1495.
- Sigaud, L. (1986). Efeitos Sociais de Grandes Projetos Hidrelétricos, Comunicação n. 9, Museu Nacional.
- Silva, A. M. (2015). *Megaprojetos, conflitos e processo decisório - A análise de uma controvérsia intemporal chamada Belo Monte* (Tese de Doutorado em



Governança, Conhecimento e Inovação, na área científica de Sociologia, Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra).

Silva, F. (2014). Breve História da Costa da Caparica. Artigo. Actas 2º Encontro sobre património de Almada e Seixal. Centro de Arqueologia de Almada. pp. 39-43.

Silva, R. G. S., & Silva, V. de P. (2011). Efeitos e Processos de (Des)Territorialização na Implantação na Uhe de Aimorés (Mg). *Caminhos de Geografia*, 13(42):104-115.

Simões, G., & Simões, J. (2015). Reflexões sobre o conceito de participação social no contexto brasileiro. Ed. Universidade Federal do Maranhão. São Luis – Maranhão, Brasil.

Soares, L. (2008). *Gestão do litoral e cidadania ambiental*. Lisboa: Ed. GEOTA.

Soares, L. S. (1986). Trafaria e sua toponímia. Almada: Ed. Câmara Municipal de Amada.

Sockka, L. (Org). (2005). Contextos humanos e psicologia ambiental. Lisboa: Ed. Fundação Calouste Gulbenkian.

Sousa, J. F., & Fernandes, A. (2012). Metamorfoses da cidade portuária: transformações da relação entre o porto e a cidade de Lisboa. *Confins*. Disponível em <http://confins.revues.org/7702>

Speller, G. M. (2005). A importância da vinculação ao lugar. In Sockka, L. (Org). *Contextos humanos e psicologia ambiental*. Lisboa: Ed. Fundação Calouste Gulbenkian.

Stahl, B. C. (2013). Responsible research and innovation: The role of privacy in an emerging framework. *Science and Public Policy*, 40(6), 708-716.

Stamm, H. R. (2003). *Método para avaliação de impacto ambiental (AIA) em projetos de grande porte*: estudo de caso de uma usina termelétrica (Tese de doutoramento, Universidade Federal de Santa Catarina Programa de Pós-Graduação em Engenharia Industrial).

- Steiner, D., & Nauser, M. (2003). *Human ecology: fragments of anti-fragmentary views of the world*. New York: Ed. Routledge.
- Steward, J. (1972). *Theory of culture change: the methodology of multilinear evolution*. Chicago: Ed. University of Illinois Press.
- Stroh, P. Y. (1995). As ciências sociais na Interdisciplinaridade do planejamento ambiental para o desenvolvimento sustentável. São Paulo: Cortez. pp. 276-292.
- Storå, N. (1994). Cultural ecology and the interaction between man-and the Environment. In Nissinako, A. (Ed.). *Cultural ecology: one theory?* Turku: University of Turku. pp. 11-23.
- SWD. (2016). Commission Staff Working Document. Country Report Portugal 2016 Including an In-Depth Review on the prevention and correction of macroeconomic imbalances. Território e População: Retrato de Almada segundo Censos 2011. (2014). Divisão de Estudos e Planeamento. Departamento Urbanístico. Direção Municipal de Planeamento e Administração do Território e Obras. Câmara Municipal de Almada.
- Thompson, P. (1998). A voz do passado – História Oral. 2. Edição. São Paulo: Paz e Terra.
- Thoreau, Henry David. (2012). Caminhada. Ed. Antígona. Lisboa.
- Trevisol, J. V & Scheibe, L. F. (2011) Bacia Hidrográfica do rio Peixe: Natureza e Sociedade. Ed. Unoesc. Joaçaba, Santa Catarina. Brasil.
- Tilbury, D. (2001). Reconceptualizando la educación ambiental para un nuevo siglo. *Tópicos en Educación Ambiental*, 3(7), 65-73.
- Ultramari, C., & Rezende, D. A. (2007). Grandes projetos urbanos: conceitos e referenciais. Associação Nacional de Tecnologia do Ambiente Construído. Ambiente Construído, Porto Alegre, v. 7, n. 2, p. 7-14, abr./jun.
- Vainer, C. B., & Araujo, F. G. B. de. (1992). Grandes projetos hidrelétricos e desenvolvimento regional. Rio de Janeiro: CEDI, 88 p.

- Vainer, C. (2011). Prefácio. In Mascarenhas, G., Bienenstein, G., & Sánchez, F. O jogo Continua: Megaeventos esportivos e cidades. Rio de Janeiro: Ed UERJ, pp. 9-15.
- Vainer, C. B. (2008). Conceito de “atingido”: Uma revisão do debate. In Rothman, F. D. (Ed.). Vidas Alagadas. Conflitos Socioambientais Licenciamento e Barragens. Viçosa, MG: Ed. UFV., pp. 39-62.
- Veiga, J. E. da. (2005). Desenvolvimento Sustentável: o desafio do século XXI. Rio de Janeiro: Editora Garamond.
- Veiga, J. E. da. (2005). Do global ao local. São Paulo: Autores Associados.
- Veiga, J. E. da. (2009). Economia Socioambiental. São Paulo: Senac.
- Vidal, F. A. (2010). O porto de lisboa e a golada do tejo - Síntese do ciclo de conferências “O Porto de Lisboa e a Golada do Tejo” apresentada na Academia de Marinha, pelo Académico Emérito almirante Francisco Vidal Abreu, em 26 de Janeiro de 2010. p. 1-7.
- Vieira Júnior, D. J. (1897). Villa e termo de Almada, apontamentos antigos e modernos para a história do Concelho. Lisboa: Imprensa Lucas. pp. 199.
- Xerez, R. (2008). Dinâmicas do Território: Centralidades e Gentrificação na Área Metropolitana de Lisboa. Mundos Sociais: Saberes e Prática. VI Congresso Português de Sociologia FCSH.UNL. 84(2-14).
- Zaitter, H. A. B., & Ultramari, C. (2010). Grandes Projetos Urbanos e sua compreensão pela Academia Brasileira. *Biblio 3W*, XV(883).
- Zerbi, M. C. (1993). Paesaggi della geografia, Ed. Giappichelli, Turim. ID. Il paesaggio tra ricerca e progetto. Turim: Ed. Giappichelli.

Sites e Plataformas consultados

Acordo Ortográfico. UOL. (2017). Disponível em <http://brasilecola.uol.com.br/acordo-ortografico/trema-e-hora-de-partir.htm>

Agência Portuguesa do Ambiente. (2017). Disponível em <http://www.apambiente.pt/>

AIA. (2017). Portal da Associação Intermunicipal de Água de Setúbal. Disponível em <http://www.aia-regiaoetubal.pt/>

Almada Virtual Museu. (2017). <http://almada-virtual-museum.blogspot.pt>

Associação Contentores Não. (2014,2016,2017). Disponível em <https://www.facebook.com/Contentores.Trafaria.NAO>

Câmara Municipal de Almada. (2014,2015,2016,2017). Disponível em <http://www.m-almada.pt/xportal/xmain?xpid=cmav2>

Citações e Referências APA. (2017). ESTV. Escola Superior de Tecnologia e Gestão de Viseu. Disponível em <http://www.estgv.ipv.pt/biblioteca/Cita%C3%A7%C3%B5es%20e%20Refer%C3%AAncias%20bibliogr%C3%A1ficas-FINAL-2013.pdf>

Documentário “Belo Monte, Anúncio de uma Guerra”. (2017). Disponível em <http://www.youtube.com/watch?v=091GM9g2jGk>.

Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território. (2015, 2016,2017). Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/ministerios/mamb.aspx>

O Estuário do Tejo. (2016,2017). A Bem da Nação. Disponível em <http://abemdanacao.blogs.sapo.pt/346206.html>

Requerimento para Audição do Ministro da Economia e Emprego sobre o anunciado Terminal de Contentores na Trafaria. (2015,2017). Disponível em <http://www.pcp.pt/requerimento-para-audição-do-ministro-da-economia-e-emprego-sobre-o-anunciado-terminal-de-contentore>

Revista Crítica de Ciências Sociais. (2015,2016,2017). Disponível em <http://rccs.revues.org/5192>

RIDS. Revista Interdisciplinar de gestão social. (2015, 2016,2017). Disponível em <http://www.rigs.ufba.br/>

Setubal na Rede. Disponível em <http://www.setubalnarede.pt/>

Terminais de Contentores da Região Lisboa-Setúbal. (2016,2017). Lisboa School of Economics & Management. Disponível em <http://www.distritionline.pt/wp-content/uploads/2014/12/images.pdf>. Novembro, 2014.

The Changing Politics of Urban Mega-Projects (2017). Lincoln Institute of Land Policy. Disponível em [http://www.lincolninst.edu/pubs/850\\_The-Changing-Politics-of-Urban-Mega-Projects](http://www.lincolninst.edu/pubs/850_The-Changing-Politics-of-Urban-Mega-Projects)

Transportes & Negócios. (2015,2016,2017). Estudo sobre Concorrência no Setor Portuário. Disponível em [http://www.transportesenegocios.pt/documentos/ESTUDO\\_Setor\\_Portuario.pdf](http://www.transportesenegocios.pt/documentos/ESTUDO_Setor_Portuario.pdf)

TSF. Jornal de Notícias. (2013, 2017). Disponível em [www.tsf.pt](http://www.tsf.pt)

## **Legislação Consultada e Referenciada:**

Lei 11/87 de 07 de abril: Lei de Base do Ambiente (princípio da prevenção e da participação).

Lei n.º 19/2014 de 14 de abril. Portugal.

Lei 69/2000 de 3 de maio: avaliação e impacto ambiental.

Portaria 330/2001: normatiza a AIA e o resumo técnico.

Lei 9.433/1997. Lei das Águas. Brasil.

Resolução no. 58, de 30 de janeiro de 2006. CNRH. Aprova o Plano Nacional de Recursos Hídricos. Brasil.

Decreto-Lei nº307/2009 de 23 de outubro.

Estudo de Enquadramento Estratégico Costa da Trafaria, aprovado em 21 de Setembro de 2005.

Plano de Pormenor de S. João da Caparica (PP1).

Plano de Pormenor do Torrão (PP2).

Plano de Pormenor das Abas da Raposeira (PP3).

Plano de Pormenor da Corvina/Raposeira (PP4).

Plano de Pormenor de Expansão Sul da Trafaria-Raposeira (PP5).

Plano Diretor Municipal.

Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa.

Plano Estratégico para o Desenvolvimento da Península de Setúbal.

Plano de Ordenamento da Orla Costeira.

## ANEXO 1. Modelo do Questionário Fechado Aplicado aos Moradores da Trafaria

### Questionário à População Residente na Trafaria

Este questionário tem por objetivo recolher dados referentes à **opinião pública** dos residentes da Trafaria em relação à construção dos **Silos de Cereais** e do projeto de implantação do **Terminal de Contentores** e perceber como a **comunidade se organizou** para dialogar com o governo e com os proponentes do projeto.

#### GRUPO 1: Perfil Socio-económico: Identificação do morador da Trafaria

##### 1.1 Sexo

☐ Feminino ☐ Masculino

##### 1.2 Idade

☐ 0-19 ☐ 20-39 ☐ 40-59 ☐ 60-79 ☐ 80 ou mais

##### 1.3 Nasceu na Trafaria

☐ Sim ☐ Não

##### 1.4 Há quantos anos vive/frequenta a Trafaria

☐ 1-5 ☐ 6 -10 ☐ 11-15 ☐ 16 -20 ☐ 21-30 ☐ mais de 30

##### 1.5 Qual o nível de escolaridade

☐ Primário ☐ Secundário ☐ Superior

##### 1.6 Trabalha

☐ Sim ☐ Não ☐ Reformado  
☐ Na Trafaria ☐ Fora da Trafaria

##### 1.7 Qual a sua profissão

☐ Estudante ☐ Profissão \_\_\_\_\_  
☐ Na Trafaria ☐ Fora da Trafaria

1.8 Rendimento Familiar mensal (euros)

☐ Menos de 500   ☐ 500 a 1000   ☐ 1000 a 2000   ☐ mais de 2000

1.9 Dimensão do agregado familiar

☐ 1   ☐ 2   ☐ 3   ☐ 4 ou mais

**GRUPO 2: Impacto da Construção dos Silos de Cereais na Trafaria**

2.1 Considera que a construção dos Silos **na Trafaria**:

2.1.1 Alterou sua vida

☐ Sim, melhorou   ☐ Sim, piorou.   ☐ Não

2.1.2 Alterou a Trafaria

☐ Sim, melhorou   ☐ Sim, piorou.   ☐ Não

2.1.3 Causou poluição

☐ Sim   ☐ Não

☐ de ruído   ☐ visual   ☐ aumentou lixo na praia   ☐ gerou mal cheiro  
☐ qualidade da água do rio   ☐ gerou pó/poeira

2.1.4 Alterou a atividade da pesca na Trafaria

☐ Sim, melhorou   ☐ Sim, piorou   ☐ Não   ☐ Não sei

2.1.5 Alterou o valor de sua moradia

☐ Sim, baixou o valor   ☐ Sim, aumentou o valor   ☐ Não

2.1.6 Gerou emprego para si?

☐ Sim   ☐ Não

2.1.7 Gerou emprego para algum agregado familiar na Trafaria?

☐ Sim   ☐ Não

**GRUPO 3: Proposta de instalação dos terminais de Contentores na Trafaria**

3.1 Teve conhecimento do projeto de implantação de um terminal de contentores (de carga) na margem sul do Tejo

☐ Sim   ☐ Não

3.2 Seria favorável à implantação deste projeto na Trafaria

☐ Sim   ☐ Não

3.3 Se o Terminal fosse implantado na Trafaria, você considera:

3.3.1 Traria benefício para você

☐

☐ Sim      ☐ Não      Não sei

3.3.2 Traria benefício para a Trafaria

☐ Sim      ☐ Não      ☐ Não sei

3.3.3 Geraria emprego para você

☐ Sim      ☐ Não      ☐ Não sei

3.3.4 Prejudicar o turismo na região

☐ Sim      ☐ Não      ☐ Não sei

3.3.5 Prejudicar a pesca

☐ Sim      ☐ Não      ☐ Não sei

**GRUPO 4: Participação Social relacionada com a implantação do projeto de contentores**

4.1 Participa de alguma associação local

☐ Sim      ☐ Não  
Qual \_\_\_\_\_

4.2 Participou de alguma assembleia, debate ou plenária **promovido pelo governo** com a finalidade de consulta pública relativa à implantação do terminal de contentores na Trafaria

☐ Sim      ☐ Não

4.3 Participou de algum movimento social: marcha, manifestação, abaixo assinado relacionada com a implantação do Terminal de Contentores na Trafaria nos últimos três anos

☐ Sim      ☐ Não  
☐ A favor da implantação      ☐ Contra a Implantação

4.4 Considera que os movimentos sociais contribuíram para que o governo desistisse da implantação dos contentores na Trafaria, naquele momento.

☐ Sim      ☐ Não

4.5 Considera que os movimentos sociais contribuíram para união dos Trafarienses

☐ Sim      ☐ Não

Quer fazer algum comentário sobre o Terminal de Contentores ou colocar alguma questão que não tenha sido abordada?

-----

-----



## ANEXO 2. Modelo de Entrevista Semiestruturada – Sociólogo Carlos Leal.

Entrevista com sociólogo Carlos Barradas Leal, Sociólogo. Autor de OuTrafaria.

**Conforme dados históricos observa-se que a Trafaria não era uma comunidade piscatória, originalmente. Como nasceu a Trafaria?**

A Trafaria nasce “à sombra” de Murfacém que era a povoação importante. O local plano, na beira do rio, onde hoje está estabelecida a localidade histórica era um grande areal. A Trafaria nasce no período de Dom Sebastião em consequência de uma grande obra que primeiro começou por se chamar *Impedimento* e só partir de 1690 se começou a chamar de *Lazareto*.<sup>58</sup> As pessoas começaram a ocupar o local devido à atividade gerada por esse empreendimento.

Durante o século XVII começaram os indícios de estabelecimento do que poderíamos chamar de povoado, que a partir da dobragem do século se estabeleceu e cresceu. Em 1709 começam a surgir os primeiros registos de reclamações dos serviços do Lazareto relativamente aos habitantes locais que tinham construído suas habitações muito próximo ao Lazareto, especificamente por questões relacionadas à insalubridade e à saúde.

Posteriormente em 1751,<sup>59</sup> no início do governo de Marquês de Pombal, se estabeleceu a estratégia governamental de consolidação da posição de Portugal além mar, da colonização comercial e populacional. Nessa altura esta grande obra, o Lazareto, é adaptada ao presídio para deportação de presos, e a população da Trafaria tem um crescimento exponencial.

---

<sup>58</sup> O registo mais antigo encontrado com a designação de Lazareto foi em uma Consulta da Câmara [de Lisboa] a El-Rei de 22 de abril de 1690, transcrito em: OLIVEIRA, Eduardo Freire – *Elementos para História do Município de Lisboa*, 1ª Parte, Tomo IX. Lisboa, Typographia Universal (1896) p.168-171

<https://archive.org/stream/elementosparahis09freiuoft#page/168/mode/2up>

<sup>59</sup> O registo mais antigo que encontrei com referência a Presídio foi em: Chancelaria Régia, Livro VIII de Consultas Decretos e Avisos de D. José I, f. 280 in Arquivo Municipal de Lisboa - Arquivo Histórico

<http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/sala/online/ui/SearchBasic.aspx>

Os presos deportados para as colônias portuguesas eram mantidos na Trafaria enquanto esperavam seu embarque, poderiam ir para o Brasil, para Índia ou para África. Nesse período a Trafaria servia de estratégia global de colonização. Além desses presos que seriam deportados, na guerra civil de 1829/1833 o presídio passa a receber também presos políticos (contra o miguelismo) que cumpriam sua pena naquele local, gerando uma maior demanda local de condições do estabelecimento populacional.

Para se ter uma ideia, a população civil na época era cerca de 1300 pessoas (1830 antes das epidemias, quando Presídio e Forte foram reativados). No fim 1831 em plena guerra civil e depois da 1ª fase da epidemia da cólera morbus, entre guarnição militar e civil e prisioneiros, contavam-se 805 pessoas residentes no Presídio/Forte enquanto a população civil deveria ser entre 1200 e 1250 pessoas, ou seja, na Trafaria tinha-se passado de 1300 para cerca de 2000 pessoas em ano e meio.

Assim, a Trafaria foi sempre lugar de passagem.

**Compreendendo esta influência da implantação das grande obras na formação da identidade trafariense, há alguma relação do estabelecimento das populações nesta localidade em decorrência de grandes alterações de modelo de desenvolvimento local?**

O que tenho observado, a partir de minhas últimas notas de investigação a respeito das famílias da Trafaria, é que há uma grande rotatividade das famílias naquele local. Na generalidade as famílias não permanecem fixas na Trafaria por mais de três gerações, mas estes dados ainda estão em fase de comprovação.

Em 1880, não em decorrência de uma grande obra, mas em decorrência de uma alteração no modelo de crescimento, a Trafaria se transforma em um balneário e vê-se novamente um crescimento na região, mas desta vez um crescimento ordenado, com a implantação de infraestrutura urbana para a população e a decorrente valorização das edificações locais.

Em 1926 a Trafaria autonomizou-se como Freguesia, tendo seu território estendido desde a Trafaria, até Costa de Caparica. (contrariamente ao que eu tinha dito, não incluía a Fonte da Telha)

Com a implantação da grande obra do Terminal Cerealífero a Trafaria passa por uma grande alteração socioambiental.

A questão da rotatividade dos habitantes dificulta a identificação de traços identitários na Trafaria e por não poderem contar com o apoio governamental os trafarienses acabaram por resolver as coisas de forma independente de governos e religiões. (Este parágrafo não tem a ver com os silos/ Terminal Cerealífero)

**É de se registrar que a construção do TCT se deve ao fato de esse projeto não ter sido aceito pela edilidade de Alcântara ou de Lisboa. Nesse sentido gostaria de algumas palavras de reflexão sobre o lugar da Trafaria para o vale do Tejo. Como a Trafaria, localizada na margem esquerda do Tejo, em frente ao cartão postal mais divulgado da capital portuguesa, a Torre de Belém, costuma ser vista?**

A Trafaria foi sempre tratada como uma espécie de “pátio das traseiras” de Lisboa, longe o bastante e perto o suficiente, tratada com menosprezo. Há vários momentos históricos que se observa a Trafaria sendo vista com falta de respeito. Quem lá está são os doentes, os presos, o lixo. Nesse sentido tanto a obra do Terminal Cerealífero como a obra do Terminal de Contentores na Trafaria representam situações onde a escolha da locação se deve a essa forma de ver a Trafaria como alternativa de locação, enquanto outras localidades deveriam permanecer adequadas para manutenção de uma paisagem mais acolhedora às populações. A fábrica de pólvora, instalada na Trafaria em 1874 é outro exemplo. Tudo que é indesejado se joga prá lá.

**Visita ao Castelo de Palmela onde foi possível observar a península de Setúbal como um todo. De frente para a costa marítima atlântica a península é banhada à esquerda pelo vale do Sado e à direita pelo vale do Tejo, integrando as Serras da Arrábida Continuação da entrevista.**

**Em relação à atividade da pesca, uma das principais atividades produtivas da Trafaria, foi afetada pela implantação do Terminal Cerealífero na Trafaria?**

O tipo de pesca mudou na Trafaria. Quando se compara as embarcações anteriores à implantação do Terminal Cerealífero e as atuais nota-se uma grande diferença. As embarcações nos anos 1960 e 1970 eram as chamadas “Chatas” com barcos a remo, atualmente a quase totalidade das embarcações de pesca utilizam o motor e pescam longe da margem esquerda, inclusive por questões legais devido à atividade dos Silos.

**Em relação à atividade do Turismo, também considerada como uma das principais vocações para o desenvolvimento local, acredita que tal atividade foi alterada devido à implantação dos Terminal Cerealífero?**

Em relação ao turismo este já estava em decadência na altura da construção dos Silos devido à qualidade das águas que estavam poluídas pois não haviam adequadas estações de tratamento do esgoto nem em Lisboa nem nas outras cidades de beira do rio Tejo, como era o caso da Trafaria. Hoje as ETARs (Estação de Tratamento de Águas Residuais) são eficientes, mas a ocupação da praia pelo Terminal Cerealífero reduz consideravelmente o potencial turístico da região.

Os fatores que contribuíram de forma decisiva para a quebra da Trafaria como destino turístico, foram os seguintes:

1) A ascensão da Costa de Caparica como estância turística (e como freguesia depois de 1949);

2) A construção da Ponte sobre o Tejo em 1966 desviou o fluxo de banhistas que de Lisboa se deslocavam para a Costa via Trafaria, através das carreiras fluviais. Passaram a dirigir-se por via rodoviária, pela Ponte, diretamente para a Costa;

3) As águas residuais de todos os centros urbanos ribeirinhos ao Tejo (incluindo Lisboa) não eram tratadas, eram despejadas diretamente no Tejo provocando níveis de poluição incompatíveis para qualquer estabelecimento balnear;

4) Rematando estes processos construíram-se os silos no princípio dos anos 80, conferindo o golpe final na Trafaria como estância balnear.

Como destino turístico ficou a restauração que pouco a pouco foi conquistando alguma notoriedade.

### **Na sua opinião o Terminal de Contentores na Trafaria seria uma boa opção para a população local?**

O Terminal de Contentores na Trafaria não é uma boa opção para a população local, mas a forma como estava a ser conduzido o movimento social de negação dos contentores me gerava ressalvas em relação ao seu direcionamento para as grandes medias, não estando direcionados para o público afetado, a população da Trafaria, propriamente dita. No meu entendimento as informações e debates a cerca do projeto da implantação dos contentores deveria ser dirigida à comunidade, ampliando seu conhecimento a cerca do empreendimento e das vocações locais de desenvolvimento sustentável.

Setúbal e Sines na ocasião e o Barreiro mais tarde, demonstraram interesse em receber o TC e comprovam condições de acolher esse projeto e estão localizadas em locais relativamente próximos de Lisboa. Sines tem um porto com muita capacidade de crescimento. Hoje apenas utiliza 20% a 30% (não considere estes números, não estão confirmados) de sua capacidade total.

### **Acredita que o movimento social contribui para a tomada de decisão governamental a respeito da implantação do Terminal de Contentores na Trafaria?**

Tenho a ideia de que o abandono do projeto na Trafaria teve sobretudo a ver com os inconvenientes que traria para todos os agentes envolvidos: transitários e

transportadores, agentes portuários, despachantes, agências de navegação, ninguém se manifestou favorável à solução Trafaria.

A única entidade interessada, na minha opinião, foi o lobby da construção civil e por via dessa pressão, também a Administração do Porto de Lisboa se mostrou favorável à Trafaria. Quanto à viabilidade financeira, não verifiquei a documentação, mas era voz corrente na ocasião que tal documentação teria sido apresentada conforme as conveniências de quem a elaborava.

O movimento social sim, teve grande importância, mas não creio que tivesse sido fundamental. Duvido que as ações da “Associação Contentores Não” tivessem sido importantes na tomada de decisão de quem decidiu pela opção do Barreiro.

O governo, enquanto Câmara de Lisboa, quer tirar os contentores de Lisboa, não necessariamente levar para a Trafaria, pode ser para o Barreiro que tem uma população que o aceita, (pelo menos segundo seus representantes locais de governo). O Barreiro realmente precisaria de uma requalificação mas isso já é uma outra situação, que pode ou não ganhar com a implantação do Terminal de Contentores lá.

**Acredita que o movimento social gerado durante esse processo de debate acerca da alternativa de locação do TCT contribui para a união dos trafarienses?**

Não houve muito fator de agregação na Trafaria em decorrência dos movimentos sociais. Talvez em alguns setores e mais pela causa do que propriamente pelo instinto de união. Os trafarienses são muito individualistas.

A margem norte é mais profunda na entrada do Tejo. O fundo, próximo à margem sul é muito baixo na entrada do rio Tejo, a não ser naquela exata zona onde se encontra o Terminal Cerealífero, o cais dos Silos, no Calhau.

### **ANEXO 3. Modelo de Entrevista Aberta – Junta da Freguesia.**

Em abril de 2015, reunião no gabinete do Sr. Presidente da Junta da Freguesia da Costa da Caparica, onde foram disponibilizados materiais diversos sobre a Junta da Freguesia, seus programas e iniciativas governamentais. Um aspecto relevante da entrevista, além da disponibilidade e cordialidade para acolher a entrevista, foi o destaque dado à necessidade de diagnosticar as vocações de desenvolvimento local.

“A zona deveria ser estudada de forma estratégica, valorizando sua frente atlântica. Deveria haver um diálogo maior que seguisse e contribuísse com o Plano Diretor Municipal.

O movimento “Contentores Não” se enquadra no entendimento de que o local da foz do rio Tejo não é apropriado para esse fim. Além de ser uma obra cara isso afetaria a biodiversidade no rio Tejo. Seria ainda uma restrição em relação ao território nas dinâmicas das marés e na pesca.

O Plano Diretor Municipal está sendo reformulado em especial nos quesitos do Ordenamento e da Base de Estrutura do Desenvolvimento.

O entendimento dessa estrutura cabe à Almada junto ao Governo Federal.

O turismo relacionado ao sol e ao mar teria impactes no que diz respeito ao entendimento da Costa da Caparica.

No meu entendimento o melhor local para a implantação dessa obra seria Sines, visto que já tem infraestrutura devidamente equipada e tem condições em relação a implantação da linha férrea, enquanto aqui tudo isso está por fazer. Aqui teria que haver uma obra de requalificação do território e suas vocações.

A migração do interior para a costa portuguesa se intensificou a partir de 1966 e posteriormente, a seguir ao 25 de abril, houve um rápido crescimento populacional e, consequentemente de suas necessidades em termos de infraestrutura urbana que não pôde ser acompanhado quando hoveram as demandas ao governo local e federal. A Costa cresceu com esse crescimento imobiliário da vinda da população do interior para cá. Temos atualmente um passivo em relação à essas estruturas. O estudo “Grupo do Litoral”,

coordenado por José Carlos Ferreira, mostra que as construções foram feitas de forma equivocada.

Historicamente a ligação entre as duas freguesias (da Trafaria e da Costa da Caparica) e o enquadramento de suas políticas sempre foi muito grande e por isso a ocupação desses territórios deve ser planejado de forma a haver um entendimento entre essas duas freguesias já que as atividades humanas nesses territórios se influenciam mutuamente.

As pessoas poderiam estar mais envolvidas em relação à preservação ambiental e suas consequências para as próximas gerações. Este planeamento é de médio e longo prazo. O Estudo da Produção do Litoral deve prever os próximos 50 a 100 anos, ou seja, as das próximas gerações. Esses comportamentos humanos de hoje e de amanhã estão relacionados.

Então a pergunta deveria ser por que não Sines? Eu não tenho dados para afirmar mas penso que poderá haver entendimentos laterais desse governo na escolha da Trafaria em detrimento de Sines.

Em relação à construção dos Silos claramente tiveram impactes negativos sobre a comunidade e sobre o território. A relação custo/benefício para a Trafaria foi desequilibrada já que a obra gerou muitos custos a nível da manutenção das rodovias, e outros custos sociais e ambientais para aquela zona e nenhum benefício efetivo.

As valias nós não conseguimos perceber. É uma menos valia e isso interferiu na dinamização entre a frente ribeirinha com a dimensão atlântica.

A questão que pretendemos ter em mente é: O que se pretende para a Costa da Caparica? Um turismo de massa? Para onde quer se virar a Costa da Caparica e a Trafaria? Pode ser virada para muitas vertentes associadas, nós precisamos de mais estudos que fizessem a requalificação da Costa e da Trafaria.”

## **ANEXO 4. Modelo de Entrevista via e-mail – Santa Casa da Misericórdia**

Bom dia Larissa Maly,

De acordo com o solicitado, segue a resposta às questões que colocou.

A Diretora Coordenadora Técnica da SCMA, Dra. Maria de Assis Almeida, está disponível para esclarecimentos adicionais que entenda por necessários, dado que algumas das questões remetem para a posição da Misericórdia de Almada, sendo o Centro Social da Trafaria uma das Respostas Sociais desta instituição. (TM 932 366 686)

Seguem quatro questões referentes a participação social na Freguesia da Trafaria, conforme combinamos.

**1) Ao conversar na CMA sobre o programa Trafaria 2020 (no âmbito do programa Portugal 2020) foi informado que a Santa Casa da Misericórdia é a parceira local para o desenvolvimento das acções previstas para o território. Nesse sentido como a instituição planeia envolver a comunidade trafariense para o alcance dos resultados?**

Um dos Eixos Estratégicos do projeto SAI e Age (CLDS de 3ª Geração) é a capacitação da comunidade e instituições, estando previsto o envolvimento das associações de moradores e associações de juvenis para auscultação de necessidades e propostas de solução, envolvendo a comunidade através dos seus líderes no planeamento, execução e avaliação das atividades, numa perspetiva de participação ascendente.

Igualmente outra das preocupações é a articulação de meios/recursos e complementaridade de ações com outras candidaturas presentes no território (PEDU, DLBC urbano e costeiro e com a Artemrede) evitando sobreposições de atividades/financiamento.

**2) Em relação ao Terminal Cerealífero, seus silos e actividades, quais os principais impactes socioambientais locais que a Santa Casa da Misericórdia percebe? Há relatos da comunidade nesse sentido?**



As referências que temos a este nível são transmitidas pelas pessoas mais idosas que frequentam o Centro de Dia do Centro social da Trafaria, e também pessoas que procuram o Gabinete de inserção profissional, e que afirmam que esta estrutura não contribuiu para a integração profissional de pessoas da Trafaria, sendo que inicialmente, aquando da construção, se fizeram promessas a esse nível.

O impacto é considerado extremamente negativo, do ponto de vista ambiental, pois afastou ao longo dos anos a fixação de pessoas jovens na vila da Trafaria. As pessoas mais idosas referem que lamentam a destruição de uma estância balnear de excelência, e o afastamento de qualquer possibilidade de investimento na Trafaria.

**3) Em relação à previsão de implantação do Terminal de Contentores na Trafaria a instituição posiciona-se favoravelmente ou contrariamente à locação do megaprojeto no território? Quais os principais motivos?**

A instituição não foi favorável, aliando-se aos moradores da Trafaria que consideram que essa possibilidade seria uma desvalorização em dobro da zona costeira, que já sofreu o primeiro golpe com a construção dos silos.

**4) De um modo geral como tem sido o trabalho da instituição na localidade em termos de participação social?**

O Centro social da Trafaria (CST) existe no território desde os anos 40, tendo ao longo dos anos adaptado os seus serviços às necessidades da comunidade envolvente, tendo sido desde sempre a maior instituição de referência, nesta zona.

A Santa Casa da Misericórdia gere este equipamento social através de um acordo de gestão com a Segurança Social, desde 2004, disponibilizando atualmente os serviços de creche e pré escolar - capacidade para 123 crianças - , Centro de Dia - capacidade para 60 pessoas idosas/dependentes, um Gabinete de inserção profissional, sendo ainda polo de distribuição da Cantina Social, sede (provisória) do recém iniciado CLDS - Contrato Local de Desenvolvimento Social (com intervenção nos territórios do 2º Torrão e Terras da Costa) - , e ainda de uma equipa de acompanhamento a famílias beneficiárias de RSI.

O CST está localizado num bairro social, e junto a dois bairros clandestinos, os 1º e 2º Torrão da Trafaria.

É entidade com Sistema de Gestão da Qualidade com certificação pela norma ISO 9001 e Modelos da Segurança Social ao nível da Creche, GIP e Cantina Social. É parceira do Agrupamento de Escolas da Trafaria e Câmara Municipal de Almada, ao nível da gestão dos projetos Atividades de animação e apoio à família e Vigilância de refeitórios.

Ao nível de projetos, o CST desenvolve, entre outros:

- Projeto Eco-escolas - sensibilização para uma gestão ambiental sustentável e saudável; este projeto conta este ano com dez anos desde a sua implementação, tendo sido pioneiro no concelho de Almada ao nível das Instituições Particulares de Solidariedade Social;

- Projeto Uma questão de cultura, saúde e cidadania, onde se incluem os subprojetos Igualdade de Género, Embaixadores da Saúde, e iniciativas de âmbito sociocultural que pretendem promover o capital cultural de crianças por nós acompanhadas, e que são na maioria oriundas de um contexto sociocultural vulnerável.

- Projeto Conviver com as demências - desenvolvimento de atividades adequadas a pessoas com demência e sem demência (numa ótica de prevenção);

- Projeto Viver sem idade - desenvolvimento de atividades de âmbito sociocultural com pessoas idosas, promotoras de um envelhecimento ativo.

Ao nível da participação social, referir que o Centro social da Trafaria desenvolve os seus projetos e serviços num contexto de parceria com outras instituições e entidades, promovendo a participação da comunidade nas escolhas realizadas, ao nível da intervenção, acompanhando as necessidades da população.

Esperamos ter ajudado, estando disponíveis para a receber, caso queira visitar o Centro social da Trafaria.

Com os melhores cumprimentos,



## **ANEXO 5. Modelo de Depoimento Aberto – Câmara Municipal de Almada.**

Câmara Municipal de Almada

Departamento de Planeamento Estratégico e Desenvolvimento Económico

Com: Fernanda Marques (F) e Domingos Rasteiro (D)

Histórico e Perspectivas 2020

### **A respeito da Visão Estratégica da Câmara Municipal de Almada para o território da Trafaria:**

**Fernanda Marques** – O projeto POLIS não chegava bem até à Trafaria mas foi a partir da dinâmica do POLIS que a Câmara decidiu desenvolver um conjunto de planos para completar a visão estratégica daquele território. Mas pronto, eu vou fazer uma panorâmica não muito rigorosa e sem ter a preocupação do levantamento de datas porque estamos um bocadinho a recuperar isso.

Nós temos uma frente urbana muito complexa do ponto de vista da ocupação, entre a Ponte 25 de abril, o rio Tejo e o Atlântico. Portanto toda esta frente Atlântica do Concelho tem um processo de ocupação problemático, inclusivamente do ponto de vista da legalidade, e há um conjunto de ocupações irregulares ao longo desta frente do rio e o cotovelo da Cova do Vapor.

Da Cova do Vapor até à Trafaria, portanto um conjunto de situações de ocupação ilegal junto à água por um lado, e, por outro lado há um conjunto de restrições muito rígidas à ocupação, ou seja, restrições à possibilidade de ocupação desse território que está relacionado ao facto da área ser reserva ecológica nacional, ser área de protecção hídrica e justamente por isso, de relevância ambiental.

Assim, a Câmara Municipal, quando faz o Plano Director Municipal. Portanto, desde aquela época houve por parte da Câmara junto do Governo da altura o início de pressões

sistemáticas no sentido de fortalecer, junto à Administração Local uma estratégia de qualificação da zona da Costa da Caparica e Trafaria, sendo que o centro é a Costa, que é o grande núcleo urbano, ou o núcleo urbano que pode estruturar aquela frente, mas esta visão do desenvolvimento ligada à questão do turismo chega, para o sul, à zona da Fonte da Telha a Sul, e para o norte, à zona da Trafaria. Pronto, é esta a visão que o próprio Plano Director tenta fixar do ponto de vista do uso e ocupação do solo e do modelo de desenvolvimento para esse território.

O projeto Polis, de finais dos anos 90, portanto com o Governo de José Sócrates, lança um programa, que não acontece só na Costa, obviamente, mas abrange todo o País, de qualificação, de reabilitação de áreas urbanas, que no caso de Almada vai ter aplicação então na área do território da Costa da Caparica mas que infelizmente deixava de fora a faixa que inclui a Trafaria, ao norte, e a faixa que inclui a Fonte da Telha, ao sul.

**Domingos Rasteiro** – Bem, completa-se que já tinha havido com o Governo anterior do Guterres, um pacto. Houve um pacto que no fundo resultou na intenção da Câmara em estabelecer o compromisso entre o Governo Nacional e o Município de Almada, no sentido de operacionalizar esta ideia de que a Costa da Caparica tem um potencial importante, junto a faixa atlântica, para o desenvolvimento turístico, e que é tornava-se necessário qualificar esta faixa atlântica. Isto porque, além do mais, o Estado tem património histórico e natural significativo naquela área. Dessa forma assina-se esse pacto entre as duas instâncias governamentais mas, entretanto, formaliza-se esse objectivo que não chega a concretizar do ponto de vista de investimento porque cai o Governo.

Com o próximo governo, de Sócrates, esse pacto é retomado com Programa Polis, que estabelece um plano estratégico. A partir desse plano estratégico fixam-se estes objectivos de recuperação ambiental e de desenvolvimento turístico de toda essa frente atlântica, a delimita- o território em que o Polis vai intervir, onde se vão concretizar o conjunto de investimentos que o programa estabelece.

**Fernanda Marques** – Acontece que nesse território estabelecido pelo POLIS ficam de fora esta faixa a Sul da Costa da Caparica, que inclui a Fonte da Telha, portanto este bocadinho

cá em baixo no limite Sul do Concelho, e este bocadinho em cima, ao norte, que inclui a Cova do Vapor, a vila histórica da Trafaria, as áreas de São João e Santo António - Portanto, o Polis tem o território de intervenção que não tem estas duas pequenas áreas que deveriam estar incorporadas ao programa pois concluem toda esta zona atlântica e ribeirinha, e que do ponto de vista da visão de desenvolvimento é um único conjunto. Mas pronto, foi o que foi possível na altura negociar.

**Domingos Rasteiro** – E já era o maior Polis do País, com isto tudo.

**Fernanda Marques** – Pronto, face a esta situação, e considerando a Câmara que de facto estes dois territórios a Norte e a Sul teriam que ter instrumentos de gestão que lhe permitissem continuar, prolongar, quer para Norte quer para Sul a estratégia que estava a ser desenvolvida para o Polis, a Câmara lançou então um processo de planeamento para esta faixa Norte, que inclui S. João da Caparica, Santo António da Caparica e a própria Trafaria que era o plano da Costa da Trafaria precisamente.

Assim, ao contrário daquilo que se passa no Polis, em que o Estado é o accionista principal, seja ele Câmara, seja ele Estado Central, no caso desta zona Norte, S. João da Caparica, Santo António e Trafaria, nós estamos a falar fundamentalmente de atores privados. A Câmara faz um protocolo com o maior proprietário desta área de S. João, Santo António, fundamentalmente S. João mas que também inclui a própria Cova do Vapor no sentido de elaborar então um plano que permita estender para este território a perspectiva de construção de uma visão estratégica, ter instrumentos de gestão que permitam depois concretizar esta visão para este território. Não foram concretizados parte significativa, nem dos planos nem da concretização dos investimentos que estavam previstos. E aqui também este processo não chega ao fim.

**Domingos Rasteiro** – Isto depois divide-se por planos de pormenor, que só um deles é que teve desenvolvimento, que é o plano de pormenor da frente atlântica, da frente urbana, depois com a falta de dinheiro, com as crises económicas, financeiras, etc., e agora com a extinção da empresa pública Costa Polis.

No fundo há aqui uma questão de um certo impasse, porque de certo modo esta necessidade continua a existir mas não existem planos eficazes para a transformação do território, e mesmo que exista falta dinheiro público para os operacionalizar. Os próprios parques de campismo localizados em cima da arriba, portanto significa que a alavancagem disto com dinheiro público, com as situações de crise que se perspectivaram neste momento estão fora de questão. E portanto de certo modo temos aqui o tal problema da Trafaria por resolver, e depois também tudo isto até à Fonte da Telha que só uma parte pequena está resolvida. Quer dizer que do ponto de vista da participação das populações, no fundo da politização deste problema, aí vai continuar a ser muito importante, no fundo para encontrarmos formas alternativas de concretizar as ideias que vinham do tal pacto que nos anos noventa e tal se fez com o Governo Guterres e que por enquanto só uma pequena parte teve eficácia.

Agora, evidentemente que também no seu trabalho não se poderá desligar, como dizia a Dr.ª Fernanda, este polo da Trafaria de tudo o resto que..., mesmo os planos que estavam a ser desenvolvidos para aqui continuam com a mesma linguagem do que vinha debaixo, que é o potencial turístico para a zona, daí que do ponto de vista da mobilização da população, quando se pôs o problema do Terminal de Contentores, no fundo o grande potencial da discussão é que se isso acontecesse ia-se deitar por terra toda esta perspectiva e visão de desenvolvimento para esta zona do território.

**Fernanda Marques** – Ou seja, quando o terminal de contentores é posto em cima da mesa, está a decorrer dinamizado localmente um processo de planeamento que tem uma outra visão completamente antagónica de desenvolvimento, e na qual também há e houve um processo de participação subjacente em que as populações participaram também, tiveram envolvimento, etc. E, portanto, quando isso está em processo de desenvolvimento, ressurge a ideia do terminal de contentores que é uma ruptura face ao processo que está em curso.

**Domingos Rasteiro** – Mas Larissa, temos de ir um bocadinho lá atrás aos anos 70 porque no chamado Estado Novo, no fim da ditadura em Portugal, desenvolveu-se uma ideia, e no fundo o terminal de contentores vem daí, que era, o Governo do Estado Novo desde

os anos 70, mesmo a própria vinda da Lisnave aqui para o território, já incorpora essa ideia de que tudo o que fossem indústrias pesadas, e portanto actividades dessa natureza, deviam sair da cidade, da capital, e deviam migrar para a margem sul. Daí que em 1968 se instala aqui no rio Tejo, em Cacilhas, a Lisnave, seiscentos e tal hectares de terreno ali naquela zona, e portanto o mesmo acontece nessa planificação do Estado Novo relativamente à Trafaria que podia receber..., porque a ideia dos terminais de contentores virem para a Trafaria, nasce desses planos antigos do Estado Novo, que era transformar no fundo a zona sul numa zona de expansão industrial.

**Fernanda Marques** – E o que é que acontece aqui pelo meio, acontece a revolução do 25 de Abril, acontece que o país deixa de ser tão centralizado e passa a haver eleições, passa a haver mais poder junto às populações, e aí nasce uma expectativa nova que é fazer então disto uma zona turística, e conflitua aqui no fundo duas visões que têm a ver também com duas formas de exercício da política, um altamente centralizado, em que no Terreiro do Paço o Governo decide o que há-de ser aqui e acolá, e outro que é o do que as populações almejam, e o que as populações têm de expectativa, para uma lógica de proximidade para os seus territórios. No fundo este estudo também não pode de certo modo, quanto a mim, deixar de fora duas visões no exercício da política, uma visão altamente centralizada, altamente piramidal, e outra visão muito transversal, muito horizontal, e muito de participação das populações. Ainda por cima porque a população da Trafaria é uma população que apesar das suas especificidades socio-económicas e socio-culturais têm uma prática de participação, que, por exemplo, quando foi dos silos veio ao de cima, mobilizaram-se, fizeram um conjunto de..., nos anos 80 nos silos, a população levantou-se contra aquilo, e mais uma vez o poder central levou a sua avante.

**Domingos Rasteiro** – Digamos que este território da Costa e em particular este da Trafaria é receptáculo de contradições, que correspondem a duas visões de desenvolvimento que são antagónicas: uma que emana do Governo Central e que de facto tem um histórico de muitos anos, que pretendia um desenvolvimento industrial para a Trafaria, com uma linha de caminho-de-ferro para a situar e que, claro, hoje é completamente inexequível pois implica na perfuração da arriba fóssil e portanto do ponto de vista ambiental não seria possível, por outro lado o modelo de desenvolvimento



que está no Plano Director Municipal, desde os anos 90, que identifica um potencial para toda esta facha atlântica, inclusive para a própria Trafaria, para o desenvolvimento turístico, para uma perspectiva de desenvolvimento turístico do Concelho, e fixa o objectivo de criar condições de que aquele território venha a qualificar-se cada vez mais para essa finalidade.

**Fernanda Marques** – Toda esta contextualização que lhe estamos a dar precisa também de ser feito um ponto da situação disso, porque como também estávamos a tentar transmitir-lhe, neste momento há uma suspensão destes processos, ou seja, o processo do Polis não foi concluído, e portanto os investimentos que estavam previsto no âmbito do Polis não foram concluídos, e este processo de elaboração do Plano da costa da Trafaria com os tais privados também caducou, em grande medida porque a própria empresa que tinha expectativas de construir, naturalmente, e de urbanizar também numa parte daquela zona de S. João, a empresa faliu e portanto neste momento nós não temos interlocutor. A Câmara é confrontada com uma situação particularmente crítica que é, não tem interlocutor do lado do Estado para continuar o processo do Polis naquilo que diz respeito à intervenção pública, e não tem interlocutor do lado dos privados para continuar o processo na costa da Trafaria para o processo que tinha posto em marcha considerando a visão que tinha para a Trafaria e para a zona da Freguesia da Trafaria. Portanto estamos aqui num impasse do ponto de vista não só da visão mas também das condições de concretizar essa visão.

**Domingos Rasteiro** – Larissa, neste impasse, realmente há o problema da perspectiva de desenvolvimento para aquela zona do território que é muito antiga, neste impasse o que é que acontece? Ao longo do tempo naquela terra de ninguém, vão-se instalando ali um conjunto de famílias em situação muito precária, que se aproveitam de quê? Aproveitam-se de que aquilo está relativamente próximo de Lisboa, os terrenos não são de jurisdição municipal, são de jurisdição do Estado, e o Estado não está ali para tomar conta, de modo que é uma ocupação, digamos, extensiva daquela zona do território. Ao virem aquelas famílias vem também por trás um estigma para aquela zona do território que é hoje uma zona considerada muito desfavorecida, e como não há desenvolvimento ali, nem

económico nem turístico, nem nenhum, nem industrial nem nada, não se consegue dar a volta a esse problema social.

No fundo estamos ali numa situação muito difícil do ponto de vista de reconversão daqueles núcleos, entretanto termina também no ano 2000 o chamado Programa de Realojamentos, portanto o Estado deixou de alocar verbas significativas para as cidades em protocolos que se faziam especificamente para isso entre o Estado Central e o Estado Local, para no fundo construir casas mais dignas para as pessoas. Esse programa chamado PER deixou de existir e neste momento há uma situação complexa, que a Larissa conhece porque já está lá a ver, nós não podemos intervir ali porque não é terreno municipal, não temos uma maneira fácil de desalojar as pessoas dali para outras zonas, e mesmo o modelo que se poderia seguir nesse realojamento hoje são modelos muito questionáveis porque no fundo se a gente for construir casas dignas e levar aquela gente toda para outra zona do território, o problema que eles têm ali do ponto de vista social sai da Trafaria e vai para outro lado. Porquê? Porque aquilo precisa de uma lógica mais global de desenvolvimento, e precisa que não se resolva apenas o problema do realojamento, mas se resolva o problema do emprego, o problema da integração na escola, o problema no fundo da subsistência, o problema da pobreza que está ali instituído.

Agora aqui é que se chega então aos programas 20/20, isto para atalharmos um bocadinho, está a ver Larissa? Para atalharmos um bocadinho.

**Fernanda Marques** – Deixa-me só ainda antes dizer outra coisa, o retrato que o Dr. Domingos esteve a fazer é assim um bocadinho a situação dos núcleos precários e clandestinos, quer da Cova do Vapor, quer dos Torrões, em que nós temos hoje uma situação complexa, porque temos construção clandestina que não pode ser legalizada porque aqueles terrenos onde as pessoas estão não são urbanizáveis.

**Domingos Rasteiro** – São terrenos de alagamento, quer dizer, aqueles terrenos com a subida do nível do mar, são terrenos que daqui a 40, 50 anos podem deixar de ser uteis para a vida humana, não é? Portanto eles estão em zona de alagamento.

**Fernanda Marques** – E portanto nós, Município, não temos neste momento solução para resolver os problemas estruturais daquelas comunidades, que passam pelas condições não só de alojamento mas também pelas outras situações que estavam a ser referidas, e portanto esse é uma parte do problema da Trafaria, a outra parte é o próprio núcleo histórico, o núcleo urbano, que pela ausência de dinâmicas do ponto de vista económico, etc., também tem vindo a sofrer um processo de envelhecimento extremamente acelerado, que faz com que hoje a maior parte da população que resida num núcleo histórico seja de facto população envelhecida, como a Larissa estava a dizer no início da conversa. E portanto, nós temos hoje uma Freguesia da Trafaria muito pequenina, que é um enclave do ponto de vista físico e que também está entalada num vale que corresponde ao núcleo histórico, e depois estes dois ou três aglomerados de situação de habitação precária com população que está em situação ilegal, e que vive em grande medida de actividades clandestinas, ilegais, como lhe queira chamar, e apesar de tudo ainda com uma prevalência de actividade grande ligada à pesca.

Pronto, e é perante esta realidade que nós estamos a tentar esboçar uma perspectiva e uma estratégia de intervenção, que, no fundo, mitigue, minimize um pouco estas condições do ponto de vista social e do ponto de vista do acesso a alguns bens e serviços urbanos, e para os quais o Portugal 20/20 vem dar alguns instrumentos do ponto de vista do financiamento que nos permita então desenhar uma intervenção no terreno. Mas, que não vai resolver os problemas de fundo, nomeadamente as condições de habitabilidade que as pessoas dos Torrões e da Cova do Vapor têm, portanto nós não vamos fazer intervenção ao nível da construção de habitação social, por exemplo, que era algo que poderia, enfim, resolver alguns problemas das pessoas. Em termos físicos vamos intervir fundamentalmente no núcleo histórico, associando o financiamento do Portugal 20/20 à ARU, à constituição de uma ARU que permita ajudar as pessoas a reabilitar o seu património, e eventualmente nalguns casos criar ali algumas condições para fixar outras actividades económicas que possam estar associadas à utilização daquele património, e vamos fundamentalmente intervir nos tais domínios que o Dr. Domingos falava, de melhoria das condições de escolaridade dos miúdos, de acesso a novas oportunidades, do apoio à família, do apoio comunitário, portanto criar ali algumas respostas de natureza

comunitária que..., considerando que não temos capacidade de construir um novo bairro para as pessoas do Torrão, por exemplo, viverem noutras condições, mas que as pessoas estão lá e têm um conjunto de problemas complicados do ponto de vista social e que é preciso actuar, tentar organizarmo-nos para dar algumas respostas a esses problemas, e portanto é nesse nível que nos situamos neste momento. Portanto, é uma abordagem totalmente diferente também, quer em escala, quer em instrumentos, quer em capacidade de intervir, da grande obra que estava subjacente aos instrumentos de planeamento que vem dos anos 80, 90, que era uma outra perspectiva, digamos pesada, de intervenção e de investimento, portanto neste momento não estamos a trabalhar nesse registo.

**Domingos Rasteiro** – Ou seja, também quando nós olhamos para os instrumentos que o Portugal 20/20..., ou seja, os instrumentos comunitários que disponibilizam para estas zonas periurbanas, ou para estas zonas suburbanas, ou para estas zonas complexas do ponto de vista urbano, vê-se que eles são apenas programas de remediação, ou como dizia a Dr.<sup>a</sup> Fernanda, de remediação e de minorar as dificuldades, não são para resolver verdadeiramente os problemas, são apenas para atenuar um bocadinho, porque para resolver os problemas nós precisávamos, se calhar, melhor do que termos os instrumentos do 20/20, precisávamos de ter uma visão de desenvolvimento para aquela zona do território integrada nesta faixa atlântica toda, que conseguisse ter um plano integrado, que conseguisse chamar investidores, que conseguisse no fundo transformar numa área apetecível de investimento uma zona de vinte e tal quilómetros da faixa atlântica, para irmos captar investimentos, para irmos captar, no fundo, actividades relacionadas e investidores relacionados com a área do turismo, que pudessem de certa maneira, pelo volume de investimento que fizessem ali, conseguirmos, por exemplo, alavancar 200, 300 ou 400 postos de trabalho para as pessoas. Agora, quando eu falo de 20 ou 30 postos de trabalho não estou a resolver nada, agora se eu falar, como estava previsto, por exemplo no plano estratégico do Polis, 3 ou 4 grandes hotéis..., já viu o que é que isto significa? Eu vou aos Torrões, eu vou àqueles bairros, ofereço às pessoas uma formação, preparo-as para trabalhar como camareiras, para trabalhar nos hotéis, está a ver? Essa lógica poderia ser uma lógica de resolução do problema, agora a lógica do 20/20

é trazer algum dinheiro para intervirmos em faixas sectoriais das populações, que atenua um bocadinhos as coisas, mas não as resolve de vez, não é?

**Fernanda Marques** – E precisávamos, para além de tudo isso que tu referes, de continuar a ter um investimento público em termos de infraestruturas, de qualificação do espaço, das questões de intervenção na habitação que permitisse realojar as pessoas que estão naquele espaço, e de alguma forma disponibilizar o território para outros usos, que neste momento não estão de todo presentes como para uso de lazer, para uso de turismo. Se calhar precisávamos de levar o metro até lá e fazer um investimento no porto.

**Domingos Rasteiro** – Sim, um investimento no porto, porque também não temos aqui um porto de pesca com condições, se calhar precisávamos de ver o turismo de recreio, o turismo náutico, quer dizer, coisas que o tal plano para aqui perspectivava, e que trazia investimento pesado, que permitia de alguma maneira fazer uma reconversão profunda do uso daquele território, uma alternativa à expansão portuária.

**Domingos Rasteiro** – Mas, se não houver uma coisa dessa natureza, nós vamos ali investir, entre o Município e os Fundos Europeus, alguns milhões de euros, 2 ou 3 milhões de euros. Por isso há outro grupo aqui dentro da Câmara, noutra área da Câmara, que trabalha mais nas áreas sociais, que anda também a tentar melhorar um bocadinho a vida das pessoas, a recolha do lixo, pôr contadores eléctricos para as pessoas terem electricidade, mas isso são perspectivas de remediação do problema, não são perspectivas de resolução do problema, que passa por uma visão de refuncionalização do território. Ou seja, sem refuncionalizar o território numa perspectiva global desta faixa atlântica, nós não vamos conseguir resolver os problemas de natureza social e económica.

**Fernanda Marques** – Nem tem impacto do ponto de vista do modelo de desenvolvimento que pretendemos implantar naquela área, a intervenção que nós estamos a desenhar neste momento a partir do 20/20 não tem repercussão nem impacto do ponto de vista do desenvolvimento daquele território, tem ou terá impactes, esperamos nós, do ponto de vista das condições de vida das pessoas que neste momento ali estão, de algumas condições que possam ser melhoradas. Mas não estamos a falar, de facto, de uma alteração estrutural dos problemas que continuarão a estar presentes naquele território.

**Domingos Rasteiro** – Porque muitos dos problemas que a Larissa deve ter identificado ali nas suas entrevistas, têm a ver com a sustentabilidade daquelas famílias, sustentabilidade económica, ou seja, as pessoas para terem uma vida digna precisam de ter dinheiro para viver, no fundo o problema é esse, porque ninguém está naquelas barracas porque quer estar naquelas barracas, não têm maneira, não quer dizer que não haja lá alguém com algum poder de compra, até às vezes se chega a dizer que por trás daquelas barracas há casas de luxo, não sei, mas não imagino que isso seja uma coisa razoável de se pensar, porque as pessoas se tiverem um nível de vida aceitável procuram ter a sua casa, alugar o seu espaço, sair dali e dar melhores condições à família. Mas para isso é preciso acabar com os problemas da pobreza e da exclusão, que no fundo é o que está ali muito patente sobretudo nos Torrões, quer no Torrão 1, quer no Torrão 2.

**Domingos Rasteiro** – Agora se nós tivéssemos o porto de pesca, se nós tivéssemos a zona náutica, se nós tivéssemos os hotéis e tudo isso, uma grande parte das coisas numa lógica de desenvolvimento local podia-se resolver e evidentemente que isto implica um grande comprometimento das políticas públicas em convergência

**Fernanda Marques** – Portanto estamos aqui assim numa situação um bocadinho complexa e de passagem de modelo de uma tipologia de intervenção e de uma perspectiva de intervenção para outra. Claro, que não existe também neste momento essa perspectiva, que já existiu, foi formalizada, correspondeu a um modelo de intervenção que não chegou ao fim, não foi cumprida na sua plenitude, e que neste momento não temos a perspectiva de a voltar a ter construída e formalizada. Portanto, houve, digamos, uma batalha ganha, se quiser assim, na medida em que houve a decisão de não instalar ali o terminal de contentores, e ter-se procurado outra alternativa de modelo de desenvolvimento naquele território não esquecendo que esta zona da frente atlântica é o maior destino de lazer da Área Metropolitana de Lisboa, ou seja, se nós qualificarmos isto toda a Metrópole ganhava, porque tínhamos mais um pólo de atractividade turística, que se diferenciava de outros e portanto a Área Metropolitana

ganhava em diversidade de oferta, e isso iria alavancar um conjunto de possibilidades e de oportunidades.

**Larissa Malty** – Ao longo da pesquisa pude observar que quando a população é questionada em relação às vantagens de se ter esse terminal de contentores algumas pessoas do Torrão I e II, diferente da grande maioria, dizem que poderia ser bom porque acreditam que iriam ser realojadas, ganhar uma casa num outro lugar. Esse dado faz sentido para os Moradores?

**Fernanda Marques** – Sim, as pessoas querem o ganho imediato de resolver o seu problema de habitabilidade, sabem que não têm outra forma, não há neste momento instrumentos para a resolver essa questão e estamos numa situação de facto complexa, houve o modelo que falhou e que ficou a meio da sua concretização e neste momento temos um certo vazio, e portanto estamos a organizar-nos para criar respostas de outra escala, de outra natureza e que no fundo vão mitigar condições de vida das pessoas, que é o importante, não estou a querer desvalorizar mas de facto não resolvem problemas de fundo, é isso que não estamos a perspectivar, processos que conduzam a isso.

**Fernanda Marques** – Eles estão numa fase também ainda muito pouco operacional, não sei se conhece bem a Teresa Pestana, se falou com ela conhece os processos que estão a ser preparados. O Portugal 20/20 nomeadamente aponta para aquilo a que chamou bairros críticos, ou situações deste ponto de vista social e territorial muito complicadas, em que há bolsas de pobreza, como é o caso. No fundo aponta para, por um lado a perspectiva de criar alguma melhoria no nível de serviços que são prestados, serviços comunitários, espaços de apoio comunitário que possam ser disponibilizados às populações e a partir do qual se possa organizar alguma resposta social, que será fundamentalmente suportada nas associações, especificamente na associação da Santa Casa da Misericórdia e nas entidades de natureza local que fazem prestação de apoio social às famílias que ali estão.

Ali a principal é a Santa Casa da Misericórdia, e portanto um dos processos que está a ser preparado chamado “Desenvolvimento local de base comunitária” tem como objectivo, no fundo, criar uma rede de parcerias entre entidades que tenham intervenção na área social, e que permitam focalizar territórios, os tais bairros críticos, intervenção no domínio da melhoria das condições de criação de emprego para as pessoas que vivem naqueles territórios, para as condições de apoio à família e para as condições de apoio à escolaridade e ao combate ao abandono escolar. Portanto são estes os três principais focos que essas entidades que se constituíram como uma parceria em rede para desenvolver actividade naquele território.

**Larissa Malty** – Durante a aplicação dos questionários à população da Trafaria havia uma pergunta que era feita, “você participa de alguma associação?”, e a grande maioria respondia que não participa. O Governos propõe uma estratégia de participação social? A população tem interesse em participar?

**Fernanda Marques** – Uma das questões quando a Câmara começou a querer intervir na melhoria das condições de vida do Torrão, dos Torrões, do segundo Torrão, basicamente..., há um grupo constituído que está a trabalhar e com o que se confrontou foi precisamente a ausência de interlocutores organizados, a população tem que estar organizada para ser nosso interlocutor nos processos depois de construção das soluções, não podemos estar sempre a trabalhar em plenário, embora também se faça, há as discussões abertas de discussão e participação pública, mas de facto é necessário, essas formas de organização social são necessárias.

Depois, do ponto de vista da entidade pública parceira no projecto, que neste caso é a Câmara, portanto é a entidade pública local, passa por tentar criar de facto condições para ou melhorar o espaço urbano, quando isso é possível, e aí estamos a apontar fundamentalmente para a área da Trafaria, do núcleo histórico, porque como dizíamos no início da conversa no Torrão nós não temos condição de fazer construção nova, construir equipamentos, não temos, porque aquilo não é uma área que possa ser edificável. Portanto, a perspectiva aí era fazer alguma intervenção naquele bairrosinho ao lado, que é o bairro da Madame Faber, um bairro assim com casas baixinhas que está



entre o Torrão e o núcleo da Trafaria, que é um bairro social de propriedade municipal, e portanto onde é possível eventualmente criar condições para fazer um pequeno Centro Comunitário.

**Larissa Malty** – Eu fiz entrevista ali, nessa localidade tem muita gente que está mobilizada para as questões da Trafaria, tem pessoas mais jovens lá nesse lugar com interesse em colocar a mão na massa, em trabalhar. Eles também tem um retorno muito grande a respeito dos impactes ambientais do Terminal Cerealífero pois localiza-se bem próximo aos Silos. E o Torrão também tem uma parte de jovens, o Torrão tem uma população mais jovem que o núcleo da Trafaria propriamente dito.

**Fernanda Marques** – Sim e em termos da intervenção física, como nós não podemos fazer grande intervenção no Torrão o nosso foco será esse bairro e o núcleo da Trafaria, o núcleo histórico da Trafaria, onde a Câmara também tem algum património, nomeadamente o Forte, o antigo presídio, e portanto em termos físicos concentrarmos a actividade aí.

Depois, ao nível da intervenção social que será focalizada basicamente a partir das instituições locais, aí sim, chegar à população do Torrão também, obviamente, chegar aos Torrões e aí desenvolver, dentro destes três eixos, portanto emprego, combate ao insucesso e ao abandono escolar e apoio à família, desenvolver projectos nestas três dimensões.

**Domingos Rasteiro** – Além disso também há os Contractos Locais de Desenvolvimento Social, que no fundo também é financiado pelo Portugal 20/20 mas é um bocadinho na lógica da intervenção para as famílias muito carenciadas que estão no RSI, Rendimento Social de Inserção, são aquelas famílias que recebem uma renda, como se diz no Brasil, é uma renda que recebem do Estado para terem uma vida mínima com dignidade. E, portanto, os CLDS ali também serão desenvolvidos pela Santa Casa da Misericórdia, e a Misericórdia vai-se dirigir especialmente para esse grupo muito envelhecido e muito pobre das populações.

**Fernanda Marques** – É muito heterogéneo, tem população muito jovem na zona do Torrão, apesar de tudo pessoas que trabalham, não é, mulheres que trabalham nas limpezas, etc e portanto não têm respostas, por exemplo, para os miúdos terem apoio fora do horário escolar, e aí a necessidade de construir respostas para esses grupos, e depois a população muito envelhecida, sobretudo no núcleo da Trafaria, que já não trabalha, que já estão inactivos, mas que também não têm apoio do ponto de vista social, e pronto, as pessoas neste momento não têm sequer acesso fácil ao Centro de Saúde quanto mais outro tipo de respostas.

**Domingos Rasteiro** – Ainda temos aquele bocadinho da Adreps e há também outra DLVC, que se direcciona para as comunidades piscatórias, para a melhoria das condições de exercício da actividade piscatória.

**Fernanda Marques** – A Teresa Pestana tem essa síntese, o serviço dela está a fazer um bocadinho de uma síntese das várias intervenções que estão a ser desenhadas, portanto de calhar a Teresa pode fazer-lhe chegar isso.

**Larissa Malty** – Sim, vou falar com ela e pedir-lhe esse documento.

**Fernanda Marques** – Sim e valia a pena falar com a área do Planeamento Urbanístico, com o Arquitecto Paulo Pardelha, para ter noção destes instrumentos e destes processos que falámos há pouco, mas de facto a Teresa Pestana e aqui o serviço de acção social, por um lado, e por outro lado a Santa Casa da Misericórdia é também interlocutor, e penso que seja muito importante porque eles estão a liderar com um conjunto de outras entidades, em que a Câmara também está, mas são eles que estão a liderar a construção e o desenho destas intervenções que vão acontecer no âmbito do Portugal 20/20 naquele território, portanto eles são a entidade indicada porque são os promotores da iniciativa e que têm trabalho no terreno também, portanto conhecem bem.

**Domingos Rasteiro** – Aquele Centro que está lá, aquele Centro Comunitário Santa Casa é deles, portanto eles é que têm a gestão daquele Centro Comunitário ao lado da escola. A Escola Nº 1 da Trafaria, depois tem aquele Centro ao lado que é a Santa Casa que gere.

**Fernanda Marques** – Portanto Larissa, nós neste momento temos um conjunto de candidaturas que apresentámos ao Portugal 20/20, que estão aprovadas, no caso dessas intervenções de natureza comunitária, dos DLVC, tenho já um protocolo que define no fundo quais são as entidades locais que vão participar na promoção desses projectos, mas não temos ainda o projecto no terreno, não está ainda operacionalizado, portanto digamos que há áreas de intervenção que estão desenhadas, áreas, eixos e prioridades de intervenção, há um pacote financeiro global que está também aprovado nesta altura, a Santa Casa da Misericórdia é a entidade líder, a Câmara está no processo, mas não estamos ainda com a mão na massa, como dizia esse habitante do bairro. Sendo que o município, voltando à conversa inicial de há bocadinho, a sua particular intervenção, para além de dinamizar outras actividades, será muito a intervenção física, portanto ao nível da reabilitação do espaço público, da criação de alguns equipamentos que possam depois ajudar as outras entidades também a desenvolver o apoio social e outras coisas que vão fazer nesses territórios.

**Larissa Malty** - Então esta é a forma de participação social prevista por meio da Santa Casa da Misericórdia e dessas entidades?

**Fernanda Marques** – Sim.

**Domingos Rasteiro** – E depois estes processos também implicam identificar os líderes locais, pôr as populações a participar, auscultá-las, envolve-las nos processos de desenvolvimento dos projectos, portanto tem toda essa lógica de participação, vamos dizer, consultiva.

**Fernanda Marques** – E de capacitação e formação das próprias entidades. Mas é muito através das entidades que se estrutura a acção e se desenham as estratégias de intervenção, embora depois as entidades tenham essa ligação ao terreno e produzam essas dinâmicas de participação, quer a Câmara, quer cada uma das outras. Ou seja, não houve no desenho dos projectos propriamente o processo de participação aberta, houve várias sessões quando nós estávamos a preparar a candidatura, várias sessões de discussão com entidades locais, a partir das quais se fez um bocadinho o desenho e a auscultação das necessidades dos projectos que iriam ser apresentados.

**Larissa Maly** – Nesse protocolo já estão definidas quais são as entidades?

**Domingos Rasteiro** – Já.

**Fernanda Marques** – Aqui estão os eixos de intervenção, não estão ainda os projectos.

**Larissa Maly** – Se eu puder ter acesso a esse protocolo seria bom registrá-lo ou ao menos citá-lo.

**Fernanda Marques** – Sim depois mando-lhe. E mando também o da LDM Associação de Desenvolvimento Regional da Península de Setúbal. Eu estou a dizer a Teresa Pestana porque ela está a fazer o documento síntese e portanto pode ser mais útil do que estar a dar os documentos todos, mas se tiver dificuldade diga-nos.

**Larissa Maly** – A respeito da Visão Estratégica da Câmara Municipal de Almada para o território da Trafaria, o que poderiam dizer?

**Fernanda Marques** – O projeto POLIS não chegava bem até à Trafaria mas foi a partir da dinâmica do POLIS que a Câmara decidiu desenvolver um conjunto de planos para completar a visão estratégica daquele território. Mas pronto, eu vou fazer uma panorâmica não muito rigorosa e sem ter a preocupação do levantamento de datas porque estamos um bocadinho a recuperar isso.

Nós temos uma frente urbana muito complexa do ponto de vista da ocupação, entre a Ponte 25 de abril, o rio Tejo e o Atlântico. Portanto toda esta frente Atlântica do Concelho tem um processo de ocupação problemático, inclusivamente do ponto de vista da legalidade, e há um conjunto de ocupações irregulares ao longo desta frente do rio e o cotovelo da Cova do Vapor.

Da Cova do Vapor até à Trafaria, portanto um conjunto de situações de ocupação ilegal junto à água por um lado, e, por outro lado há um conjunto de restrições muito rígidas à ocupação, ou seja, restrições à possibilidade de ocupação desse território que está relacionado ao facto da área ser reserva ecológica nacional, ser área de protecção hídrica e justamente por isso, de relevância ambiental.

Assim, a Câmara Municipal, quando faz o Plano Director Municipal nos anos 90, identifica um potencial que toda esta facha atlântica, inclusive a própria Trafaria têm para o desenvolvimento turístico, para uma perspectiva de desenvolvimento turístico do Concelho, e fixa o objectivo de criar condições de que aquele território venha a qualificar-se, resolver os problemas infraestruturais que tínhamos na época, e continuamos a ter em certa medida, naquela área, que impedem um desenvolvimento turístico mais equilibrado e qualificado. Portanto, desde aquela época houve por parte da Câmara junto do Governo da altura o início de pressões sistemáticas no sentido de fortalecer, junto à Administração Local uma estratégia de qualificação da zona da Costa da Caparica e Trafaria, sendo que o centro é a Costa, que é o grande núcleo urbano, ou o núcleo urbano que pode estruturar aquela frente, mas esta visão do desenvolvimento ligada à questão do turismo chega, para o sul, à zona da Fonte da Telha a Sul, e para o norte, à zona da Trafaria. Pronto, é esta a visão que o próprio Plano Director tenta fixar do ponto de vista do uso e ocupação do solo e do modelo de desenvolvimento para esse território.

O projeto Polis, de finais dos anos 90, portanto com o Governo de José Sócrates, lança um programa, que não acontece só na Costa, obviamente, mas abrange todo o País, de qualificação, de reabilitação de áreas urbanas, que no caso de Almada vai ter aplicação então na área do território da Costa da Caparica mas que infelizmente deixava de fora a faixa que inclui a Trafaria, ao norte, e a faixa que inclui a Fonte da Telha, ao sul.

**Domingos Rasteiro** – Bem, completa-se que já tinha havido com o Governo anterior do Guterres, um pacto. Houve um pacto que no fundo resultou na intenção da Câmara em estabelecer o compromisso entre o Governo Nacional e o Município de Almada, no sentido de operacionalizar esta ideia de que a Costa da Caparica tem um potencial importante, junto a faixa atlântica, para o desenvolvimento turístico, e que é tornava-se necessário qualificar esta faixa atlântica. Isto porque, além do mais, o Estado tem património histórico e natural significativo naquela área. Dessa forma assina-se esse pacto entre as duas instâncias governamentais mas, entretanto, formaliza-se esse objectivo que não chega a concretizar do ponto de vista de investimento porque cai o Governo.

Com o próximo governo, de Sócrates, esse pacto é retomado com Programa Polis, que estabelece um plano estratégico. A partir desse plano estratégico fixam-se estes objectivos de recuperação ambiental e de desenvolvimento turístico de toda essa frente atlântica, a delimita- o território em que o Polis vai intervir, onde se vão concretizar o conjunto de investimentos que o programa estabelece.

**Fernanda Marques** – Acontece que nesse território estabelecido pelo POLIS ficam de fora esta faixa a Sul da Costa da Caparica, que inclui a Fonte da Telha, portanto este bocadinho cá em baixo no limite Sul do Concelho, e este bocadinho em cima, ao norte, que inclui a Cova do Vapor, a vila histórica daTrafaria, as áreas de São João e Santo António- Portanto, o Polis tem o território de intervenção que não tem estas duas pequenas áreas que deveriam estar incorporadas ao programa pois concluem toda esta zona atlântica e ribeirinha, e que do ponto de vista da visão de desenvolvimento é um único conjunto. Mas pronto, foi o que foi possível na altura negociar.

**Domingos Rasteiro** – E já era o maior Polis do País, com isto tudo.

**Fernanda Marques** – Pronto, face a esta situação, e considerando a Câmara que de facto estes dois territórios a Norte e a Sul teriam que ter instrumentos de gestão que lhe permitissem continuar, prolongar, quer para Norte quer para Sul a estratégia que estava a ser desenvolvida para o Polis, a Câmara lançou então um processo de planeamento para esta faixa Norte, que inclui S. João da Caparica, Santo António da Caparica e a própria Trafaria que era o plano da Costa da Trafaria precisamente.

Assim, ao contrário daquilo que se passa no Polis, em que o Estado é o accionista principal, seja ele Câmara, seja ele Estado Central, no caso desta zona Norte, S. João da Caparica, Santo António e Trafaria, nós estamos a falar fundamentalmente de atores privados. A Câmara faz um protocolo com o maior proprietário desta área de S. João, Santo António, fundamentalmente S. João mas que também inclui a própria Cova do Vapor no sentido de elaborar então um plano que permita estender para este território a perspectiva de construção de uma visão estratégica, ter instrumentos de gestão que permitam depois concretizar esta visão para este território. Não foram concretizados parte significativa,

nem dos planos nem da concretização dos investimentos que estavam previstos. E aqui também este processo não chega ao fim.

**Domingos Rasteiro** – Isto depois divide-se por planos de pormenor, que só um deles é que teve desenvolvimento, que é o plano de pormenor da frente atlântica, da frente urbana, depois com a falta de dinheiro, com as crises económicas, financeiras, etc., e agora com a extinção da empresa pública Costa Polis.

No fundo há aqui uma questão de um certo impasse, porque de certo modo esta necessidade continua a existir mas não existem planos eficazes para a transformação do território, e mesmo que exista falta dinheiro público para os operacionalizar. Os próprios parques de campismo localizados em cima da arriba, portanto significa que a alavancagem disto com dinheiro público, com as situações de crise que se perspectivaram neste momento estão fora de questão. E portanto de certo modo temos aqui o tal problema da Trafaria por resolver, e depois também tudo isto até à Fonte da Telha que só uma parte pequena está resolvida. Quer dizer que do ponto de vista da participação das populações, no fundo da politização deste problema, aí vai continuar a ser muito importante, no fundo para encontrarmos formas alternativas de concretizar as ideias que vinham do tal pacto que nos anos noventa e tal se fez com o Governo Guterres e que por enquanto só uma pequena parte teve eficácia.

Agora, evidentemente que também no seu trabalho não se poderá desligar, como dizia a Dr.<sup>a</sup> Fernanda, este polo da Trafaria de tudo o resto que..., mesmo os planos que estavam a ser desenvolvidos para aqui continuam com a mesma linguagem do que vinha debaixo, que é o potencial turístico para a zona, daí que do ponto de vista da mobilização da população, quando se põs o problema do Terminal de Contentores, no fundo o grande potencial da discussão é que se isso acontecesse ia-se deitar por terra toda esta perspectiva, digamos, e visão de desenvolvimento para esta zona do território.

**Fernanda Marques** – Ou seja, quando o terminal de contentores é posto em cima da mesa, está a decorrer dinamizado localmente um processo de planeamento que tem uma outra visão completamente antagónica, e na qual também há e também houve um processo de participação subjacente em que as populações participaram também,

tiveram envolvimento, etc. E, portanto, quando isso está em processo de desenvolvimento, ressurgem a ideia do terminal de contentores que é uma ruptura face ao processo que está em curso.

**Domingos Rasteiro** – Mas Larissa, temos de ir um bocadinho lá atrás aos anos 70 porque no chamado Estado Novo, no fim da ditadura em Portugal, desenvolveu-se uma ideia, e no fundo o terminal de contentores vem daí, que era, o Governo do Estado Novo desde os anos 70, está a ver, mesmo a própria vinda da Lisnave aqui para o território, já incorpora essa ideia de que tudo o que fossem indústrias pesadas, e portanto actividades dessa natureza, deviam sair da cidade, da capital, e deviam migrar para a margem sul. Daí que em 1968 se instala aqui no rio Tejo, em Cacilhas, a Lisnave, seiscentos e tal hectares de terreno ali naquela zona, e portanto o mesmo acontece nessa planificação do Estado Novo relativamente à Trafaria que podia receber..., porque a ideia dos terminais de contentores virem para a Trafaria, nasce desses planos antigos do Estado Novo, que era transformar no fundo a zona sul numa zona de expansão industrial.

E o que é que acontece aqui pelo meio, acontece a revolução do 25 de Abril, acontece que o país deixa de ser tão centralizado e passa a haver eleições, passa a haver mais poder junto às populações, e aí nasce uma expectativa nova que é fazer então disto uma zona turística, e conflitua aqui no fundo duas visões que têm a ver também com duas formas de exercício da política, um altamente centralizado, em que no Terreiro do Paço o Governo decide o que há-de ser aqui e acolá, e outro que é o do que as populações almejam, e o que as populações têm de expectativa, para uma lógica de proximidade para os seus territórios. No fundo este estudo também não pode de certo modo, quanto a mim, deixar de fora duas visões no exercício da política, uma visão altamente centralizada, altamente piramidal, e outra visão muito transversal, muito horizontal, e muito de participação das populações. Ainda por cima porque a população da Trafaria é uma população que apesar das suas especificidades socio-económicas e socio-culturais têm uma prática de participação, que, por exemplo, quando foi dos silos veio ao de cima, mobilizaram-se, fizeram um conjunto de..., nos anos 80 nos silos, a população levantou-se contra aquilo, e mais uma vez o poder central levou a sua avante.



**Fernanda Marques** – Portanto, digamos que este território da Costa e em particular este da Trafaria de que estamos a falar, no fundo é receptáculo destas contradições, por um lado de uma visão..., que correspondem a duas visões de desenvolvimento que são antagónicas, uma que emana do Governo Central e que de facto tem um histórico muito..., já com muitos anos, inclusivamente é curioso, e agora só como elemento anedótico quase, que quando a Câmara faz o Plano Director Municipal nos anos 90, é obrigada a reservar um canal para a passagem de caminho-de-ferro pesado que há-se vir da ponte e chegar à Trafaria, portanto há uma área de servidão que tem a ver com o Decreto-Lei dessa altura, que reserva um canal para o caminho-de-ferro chegar à Trafaria, precisamente porque a perspectiva era que o desenvolvimento industrial que no futuro viria a acontecer na Trafaria teria uma linha de caminho-de-ferro para a situar. Claro que, enfim, hoje completamente inexequível porque isto teria que furar a arriba, portanto do ponto de vista ambiental não seria possível, mas o que é facto é que esse Decreto nunca foi revogado, e portanto quando nós fazemos o Plano Director Municipal confrontamos com isso e somos obrigados inclusivamente a manter a reserva do canal para a linha de caminho-de-ferro que perspectivava efectivamente a expansão do porto. Portanto essa é uma ideia que já vem de facto antes do 25 de Abril, mas isto é só um pequeno à parte.

**Larissa Maltz** – O Governos propõe uma estratégia de participação social? A população tem interesse em participar?

**Fernanda Marques** – Uma das questões quando a Câmara começou a querer intervir na melhoria das condições de vida do Torrão, dos Torrões, do segundo Torrão, basicamente..., há um grupo constituído que está a trabalhar e com o que se confrontou foi precisamente a ausência de interlocutores organizados, a população tem que estar organizada para ser nosso interlocutor nos processos depois de construção das soluções, não podemos estar sempre a trabalhar em plenário, embora também se faça, há as discussões abertas de discussão e participação pública, mas de facto é necessário, essas formas de organização social são necessárias.

## ANEXO 6. Depoimentos mais significativos – Moradores da Trafaria

- “Acredito que foram os partidos que incentivaram o povo a participar nos movimentos.” Morador, entre 20 e 39 anos, vive na Trafaria a 21 a 30 anos. Recursos Humanos.
- “Creio que no momento está destinado ao Barreiro. Não necessita de postos, nem de ampliação dos portos. O Terminal de Contentores não é viável economicamente. Não há nenhum interessado em investir o dinheiro necessário para esse projeto, portanto, sob o ponto de vista económico é inviável. Você vai se certificar disso junto à Sociedade de Geografia, na cap. dos Transportes ou com a engenheira Ana Paula Vitorino.” Morador, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria entre 1 e 5 anos. Engenheiro Mecânico.
- “O que faz falta aqui é a união, porque não temos associações, temos sindicatos.” Morador, entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Pescador.
- “Os Silos não geraram emprego pois é tudo automatizado.” “A poeira piora com a variação da época do ano, no verão e com o vento agrava a situação”. Morador, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria a menos de 5 anos. Engenheiro Mecânico.
- “A escola convidou os alunos a participarem na manifestação. “ As televisões vieram à Trafaria por causa das manifestações. Morador, entre 0 e 19 anos, vive na Trafaria a nasceu na Trafaria. Estudante.
- “A maior parte da população tem problemas respiratórios.” Moradora, entre 20 e 39 anos, vive na Trafaria a 21 a 30 anos. Esteticista.

- “A opinião do povo não tem força, o povo não tem voz. Mas estamos todos fartos, toda a vida lutando pela Trafaria. Por muitas greves e manifestações que hajam, eles fazem o que querem na nossa terra. A decisão final é sempre deles, que não moram aqui, como foi no caso dos Silos. As promessas são feitas de boca, antes de construírem foi prometido emprego e uma piscina, nós temos um tanque de água suja e infecções respiratórias.” Moradora, vive na Trafaria a mais de 30 anos, Cozinheira.
- “A pesca melhorou, os peixes estão sempre ali em volta dos silos (devido aos cereais). A Trafaria está deserta, qualquer coisa que vier está bom.” Morador, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Comerciante.
- “A piscina era para a Trafaria, para as crianças. Fizeram como um benefício a partir da construção. Tiraram pedras do rio, mexeram nos fundos, aterraram e agora está bem pior a pesca. Rede e aparelho são utilizados mas a areia do aterro vem com a corrente e acaba com o pescado. Assolha, linguado diminuiu bastante.” Morador, entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria a 16 a 20 anos. Pescador.
- “A poluição existe mas o impacte maior causado pelos Silos foi nas matas (vegetação), nas arribas, na praia, tudo isso alterou o ecossistema.” “Enquanto o povo anda às cabeçadas uns com os outros o capital está sempre unido.” Morador, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Recuperação Naval, Lisnave.
- “A população lutou para a vinda do posto médico e não conseguiu.” Moradora, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Comerciante.
- “A presidente da Junta da freguesia esqueceu-se da Trafaria. Há desinteresse.” Moradora, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria a 21 a 30 anos. Costureira.
- “A primeira vez que eu vi que começaram fazer essa obra (os Silos) eu até chorei. Não sei como que um ministro de ambiente de uma capital

permitiu que se construísse essa aranha de ferro na boca do rio. As pessoas aqui sofrem dos pulmões e dos olhos por causa da poluição.” Moradora, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Comerciante

- “A principal razão para não querer os contentores é saber que não vai gerar emprego porque foi o que aconteceu no caso dos Silos.” Morador, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Pescador.
- “A própria igreja atuou pela não implantação dos contentores, houve um recuo do Governo com as manifestações mas não acho que eles estão resolvidos.” Moradora, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria a mais de 16 anos e menos de 20. Secretária de escritório.
- “A rainha D. Amélia vinha para cá. A praia era ótima. Agora já não há turismo”. Morador, entre 60 e 79 anos, nasceu na Trafaria. Mecânico de oficina. Moradora, entre 60 a 79 anos, nasceu na Trafaria. Reformada.
- “A Trafaria era considerada lugar das crianças virem para praia. Após essa obra (os Silos) os velhos é que ficaram na Trafaria. Meus filhos não compraram casas aqui, na própria terra.” Moradora, entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Auxiliar educativa.
- “Acabou Correios, acabou posto médico... De benefício só fizeram o edifício da Junta da Freguesia.” Morador, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria há 21 a 30 anos. Comerciante.
- “Acho que os contentores, no final, serão mesmo instalados na Trafaria, não irão para o Barreiro nem para Sines. A Trafaria é um buraco a ser tapado.” Moradora, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Servidora da Junta da Freguesia da Trafaria.
- “Acredito que embora a população tenha tido algum peso (na decisão do governo), o Barreiro foi mais forte na decisão pois eles se beneficiam mais com o Terminal de Contentores.” Morador, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Químico.

- “Acredito que foram os partidos políticos que incentivaram o povo a participar nos movimentos sociais.” Morador, entre 40 e 59 anos, nasceu na Trafaria. Recursos humanos.
- “Acredito que o Barreiro é que teve peso, a Câmara municipal do Barreiro, não a população. Acredito que os contentores são positivos para a Trafaria mas o partido que pertenço votou NÃO, logo eu votei NÃO também. Morador, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Soldador naval.
- “Acredito que os Contentores melhorariam a falta de segurança dos bairros problemáticos.” “Os silos, na altura de sua construção contrataram muita gente da Trafaria para as obras e o deslocamento de terra.” Moradora, entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Proprietária de uma papelaria.
- “Acredito que qualquer construção aqui é um progresso e que quem destrói a Trafaria são os moradores.” Moradora, entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria a 21 a 30 anos. Trabalhadora da mercearia e fornecedora de queijos.
- “Agora o governo disse que o Terminal dos Contentores vão para o Barreiro porque o governo local de lá quer... Mas, se muda o governo aí o Barreiro já não quer mais?” Moradora, entre 40 e 59 anos, nasceu na Trafaria. Comerciante.
- “Ando muito desconfiada... prometeram coisas e não fizeram nada... Eu viajei por oito dias, quando voltei o rio estava todo modificado e aterrado para a construção dos Silos.” Moradora, mais de 80 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Reformada, chefe de cap./escritório.
- “Antigamente os médicos aconselhavam a praia da Trafaria por motivo de saúde, porque tinha bastante iodo. As pessoas vinham de Lisboa com propósito de usufruir dessa praia. Agora a Trafaria está suja, velha e devoluta; Não tem posto médico, o Correio fechou e reduziu seus

serviços.” Moradora, entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Cotureira.

- “Aqui é uma terra pequena, não há gente nova, quem nasce as vezes fica, as vezes vai. Nós perdemos a praia para os Silos de Cereais, se é suja ou limpa já não importa mais.”... “Agora o governo disse que o Terminal dos Contentores vão para o Barreiro porque o governo local de lá quer... Mas, se muda o governo aí o Barreiro já não quer mais?” Moradora, entre 40 e 59 anos, nasceu na Trafaria. Comerciante.
- “Aquilo que está ali é uma bomba. Se aquilo explode, explode a Trafaria.” Morador, entre 60 e 79 anos, nasceu na Trafaria. Montador de estruturas metálicas da Lisnave.
- “As manifestações/assinaturas eram partidárias e a determinada altura percebeu-se que não era para o bem da população, tudo se resumia à política. Por isso não participei das manifestações, sou favorável ao projeto.” “A Trafaria está junto com a Costa da Caparica mas como não são comunistas a Câmara Municipal despreza-as” Morador, mais de 80 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Funcionário Público, reformado.
- “As máquinas fazem tudo, não gera emprego e normalmente os operários não são daqui.” Morador, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Reformado.
- “As pessoas permitiram os Silos por causa do suposto trabalho e dos visitantes, no final aconteceu o oposto.” Moradora, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Comerciante.
- “Contestaram também a vinda da fábrica de óleo e não foi implantada aqui. A união faz a força. Pode não adiantar de todo mas de que adianta não fazer nada pela nossa terra?” Morador, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Soldador.
- “Deve-se colocar aqui um posto médico para atender as pessoas idosas.” Moradora, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Empregada doméstica.

- “Eles não ligam. Fizemos abaixo assinado na altura para não virem os Silos pra cá e eles vieram.” Moradora, entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Ama.
- “Embora eu tenha tido conhecimento a respeito dos contentores, considero que não tive informação suficiente para formar uma opinião.” Moradora, entre 20 e 39 anos, vive na Trafaria entre 6 e 10 anos. Comerciante, loja de cordas.
- “Estão a destruir a Trafaria. Tiraram muitos autocarros, Diminuiu tudo.” Moradora, entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria entre 6 a 10 anos. Empregada doméstica.
- “Estou sempre fazendo minha fé. Jogo no Euromilhões sempre que posso. Se eu ganhar um dia meu sonho é comprar esses Silos e mandar tirá-los daí.” Moradora, entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Comerciante.
- “Eu moro em Pera e não gosto da Trafaria, lá existem casas degradadas. O governo local não faz muita coisa. Os transportes públicos não são bons, não há respeito aos horários, não há horários certos.” Moradora, entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Comerciante.
- “Eu vim fazer serviço militar, encontrei gente boa, amigável, limpa... numa terra muito encostada à Lisboa, mas muito provinciana, eram pessoas que gostavam da pesca e tinham empregos nas fábricas, tinham barcos para Lisboa de vinte em vinte minutos, agora temos uma praia suja, triste e sem condições para o turismo.” Morador, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria há mais de 30 anos. Eletricista.
- “Onde há pessoas não deve haver Silos, mas acredito que o Terminal de Contentores seria bom para o país e para Lisboa.” Morador, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Eletricista.
- “Eu vivo em Murfacem (bairro da Trafaria), não na Trafaria, e considero a Trafaria (centro histórico) muito longe.” Morador, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Desempregado.

- “Eu vivo na rua mesmo ao pé dos Silos, antigamente os motores trabalhavam até 24h e a vibração que causava partiu a pedra que rodeava minhas janelas e me trouxe uma alergia eterna... A praia da Trafaria estava ligada até a da Costa.” Morador, entre 40 e 59 anos, vive a mais de 30 anos na Trafaria. Mecânico do exército.
- “Existe o problema dos ratos que andam a noite na estrada onde passam os caminhões que transportam cereais. Os caminhões deixam cair cereais e os ratos andam atras. A respeito da antiga prisão, os planos de fazer a escola de hotelaria deveriam ter continuidade.” Morador, entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Trabalha em um café.
- “Fazia era falta uma residência para o turismo, não contentores.” “A mata iria ficar destruída se fizessem uma linha férrea até aqui para ligar ao Terminal de Contentores.” Moradora, entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Proprietária de um café.
- “Faziam filas nos barcos para virem para a Trafaria. Para mim não há somente o dinheiro em questão mas a paisagem sobre Lisboa. Aqui tínhamos praia, aqui tínhamos golfinhos.” Moradora, entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Comerciante.
- “Já foi pior, muita gente ficou com doença respiratória, mas eles agora alteraram os filtros.” Moradora, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Costureira.
- “Já lutamos tanto para virem para cá Correios, Posto de Saúde e nada se resolve. Não acho que os movimentos sociais resultem por isso. Só resulta o que o governo quer.” Moradora, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria a 21 a 30 anos. Reformada.
- “Meu filho e outras crianças que andam na escola da Trafaria sofrem com o pó e sentem falta de ar. Muitas vezes não quer ir e como só tem quatro aninhos eu deixo ele faltar a aula... por enquanto... para o ano terá que ir de toda forma.” Moradora, entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos, em Pera. Empregada de balcão.



- “Muitas vezes eu fecho a porta para não sentir o cheiro e aquele pó horrível. Eu sou flor do campo, não sou flor de estufa, quero andar livre” Os Silos foi uma das coisas mais trágicas que aconteceu na Trafaria. Já tenho mais de 70 anos. Tem certos dias que ninguém pode estar na rua por causa do cheiro do pó. Aqui a gente tinha a maior praia que existia nessa região, acabou tudo, turismo, pesca e até o ritmo de vida.” Moradora, entre 60 e 79 anos, nasceu na Trafaria. Reformada.
- “Na minha modesta opinião, em vez de quererem colocar aqui Terminal de Contentores, que para mim não vem beneficiar em nada a margem sul do Tejo. A Trafaria tem um potencial muito grande, se alguém decidir, por exemplo, pegar no edifício do presídio e transforma-lo numa residência turística. Não tragam projetos para a Trafaria que degradem a sua natureza e riqueza, pensem em trazer projetos que valorizem essa terra que tem tanto encanto e que ao longo dos últimos anos tem sido tão mal tratados pelo poder local. Tragam desenvolvimento, postos de emprego, invistam no turismo. Há tanto por onde explorar! Valorizem esta vila piscatória que aos olhos dos que a visitam tem tanto encanto e está tão abandonada.” Moradora, entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Administrativa.
- “Na minha opinião os movimentos sociais não contribuíram para que o governos desistisse de trazer os contentores para a Trafaria, foi unicamente financeira a razão pela qual os contentores não foram instalados aqui.” Morador, entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria a mais de 16 anos. Trabalha na limpeza de edifícios.
- “Não acho que os movimentos sociais contribuíram para se desistir de colocar o Terminal de Contentores cá, mas acho que se deve lutar pelo que se quer, não vale a pena reclamar sem produzir efeito. Você acredita que sua pesquisa terá efeito? Aqui está pior do que estava. Se eu soubesse que a evolução seria essa nunca teria me estabelecido aqui. Aqui não há nada, aqui parou no tempo, mas lugares como Almada, Linda a Velha, tudo

melhorou.” Moradora, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Técnico de vendas.

- “Não considero que os movimentos sociais ligados à implantação dos contentores na Trafaria contribuíram para a união dos Trafarienses, são movimentos partidários, de esquerda ou de direita, que nada tem a ver com o bem comum.” Morador, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Eletricista.
- “Não gostaria que dessem cabo do resto. Tínhamos uma boa praia e acabou tudo.” Moradora, entre 20 e 39 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Comerciante.
- “Não somos unidos, nós lutamos pelo posto médico e nada acontece.” O posto médico que tínhamos eles roubaram para a Costa (da Caparica), acabaram com os correios, a Trafaria está diminuída. Moradora, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Costureira.
- “No meu ponto de vista não traria o Terminal de Contentores para a Trafaria porque os Silos que estão aqui a mais de 20 anos não trouxe nada de melhoria.” Morador, entre 20 e 39 anos, vive na Trafaria entre 1 e 5 anos. Comerciante.
- “Nós perdemos muita coisa com a construção desse Silos de cereais aí... Perdemos a praia do rio, o passeio... que antigamente se caminhava do rio até chegar lá nas praias... a saúde a gente perdeu... mas pra mim, o pior de tudo foi ter perdido meus filhos para outras terras... Nenhum quis vir morar prá cá. Estão em Almada e no Monte (da Caparica), nenhum quis fazer a vida na Trafaria.” Morador da Trafaria, nascido no local. Reformado. Entre 60 e 79 anos.
- “O Barreiro quer agora ficar com o Terminal de Contentores porque os terrenos abandonados de antigas indústrias que existem lá pertencem todos a uma só família e essa família quer rentabilizar os terrenos, mas não vive lá. E depois, não irão existir novas antigas indústrias decorrentes do

Terminal de Contentores? Morador, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Estivador.

- “O Barreiro só tem a ganhar com os contentores.” “Para se conseguir colocar os contentores cá teria que se fazer obras e tapar o “fecho da golada” do rio. O canal que fica entre a Cova do Vapor e o farol do Bugio seria fechado.” “Essas obras são muito grandes e caras, nós não temos Posto de Saúde porque dizem que não há dinheiro.” “No posto de Sines está uma empresa de Singapura que já fez proposta de ampliação do porto. O governo aprovou essa proposta. Essa é a razão que os contentores não vem prá cá.” Morador, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Mecânico de automóveis.
- “O estado só não coloca o Terminal de Contentores cá porque não tem dinheiro, a população pensa que teve algum peso na decisão, mas não teve. Se o estado voltar a ter dinheiro os contentores vêm para cá. Morador, entre 20 e 39 anos, vive na Trafaria entre 21 e 30 anos. Distribuidor.
- “O governo local, a Câmara de Almada e a Junta da Freguesia, não investem na Trafaria e dificultam qualquer projeto de recuperação dos imóveis, por exemplo o cinema que foi comprado e recuperado pelo Romero nunca conseguiu ter autorização para abrir.” Morador, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Bombeiro.
- “O meu sobrinho morreu lá. Tinham muitos acidentes de trabalho lá. Meu filho também quase morreu, ficou preso lá dentro e gritou muito com medo de cair dentro dos cereais, pois a porta só abria por fora. Mas ouviram ele e o tiraram de lá.” Moradora, mais de 80 anos, nasceu na Trafaria. Servidora na Estação Fluvial. Reformada.
- “O Posto Médico que tínhamos eles roubaram para a Costa (da Caparica), acabaram com os correios, a Trafaria está diminuída.” Moradora, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria há mais de 30 anos. Costureira.

- “O que destruiu a Trafaria foi terem retirado a praia.” Morador, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria a 21 a 30 anos. Distribuidor de gás.
- “O Terminal de Contentores nunca viria para aqui porque gera milhões e seja que for o diretor dos Portos, nunca deixaria sair de lá.” Morador, entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria a menos de 5 anos. Comerciante.
- “Os caminhões e todos os acessos iriam causar imenso transtorno. Eu sou contrário a implantação dessa obra, mas o governo não fez nenhuma plenária de consulta pública, ele fez uma reunião plenária para combater a instalação e formar a opinião pública para que não fosse aqui instalado os contentores.” Morador, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Jornalista.
- “Os Contentores iriam destruir a Cova do Vapor” Moradora, entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Comerciante.
- “Os Contentores iriam ocupar espaço que é usado para a pesca, isso inclui a área que os barcos ocupam a entrar e sair.” Morador, entre 40 e 59 anos, mora na Trafaria a mais de 30 anos.
- “Os contentores na Trafaria iriam destruir a praia de São João por causa da ondulação e dos bancos de areia.” Moradora, entre 20 e 39 anos, nasceu na Trafaria. Educadora.
- “Os Contentores nunca iriam prejudicar o turismo porque os Silos já terminaram com o turismo.” Morador, mais de 80 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Comerciante.
- “Os contentores tem de vir para a Trafaria porque no Barreiro as águas tem pouca profundidade, não permite navios grandes. Em Sines a água tem muitas ondas.” Morador, recuperador naval, Lisnave. Reformado. vive na Trafaria a mais de 30 anos.
- “Os Silos foram uma ilusão. Está considerado o 2º maior porto de Cereais da Europa, mas para a terra, para a população, não beneficiaram em

nada.” Morador, entre 40 e 59 anos, nasceu na Trafaria a mais de 30 anos. Técnico em Planificação.

- “Os Silos não devem existir em lugar onde há gente. Em Itália e França quando explodiram Silos muita gente morreu. Uma obra dessas deve ficar longe da população.” Procurar os casos. Morador, entre 60 e 79 anos, nasceu na Trafaria. Pescador e Administrativo da Segurança Social.
- “Os Silos são explosivos. O pó dos cereais comprimido é explosivo. A alguns anos houve um acidente.” Morador, entre 60 e 79 anos, nasceu na Trafaria. Mecânico de oficina.
- “Os silos vieram acrescentar uma degradação que já estava a acontecer” Moradora, entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Administradora.
- “Poderia trazer mais emprego... é o que dizem...” Moradora, mais de 80 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Comerciante.
- “Quando a primeira máquina chegou e encostou no muro eu pensei: A primeira Machadada foi dada na Trafaria.” “O 1º Torrão e o 2º Torrão eram casas de madeira, mas muito limpas. O 1º bairro ardeu e passaram para depois do prédio dos Bombeiros mas voltaram a implantar novas barracas sem condições.” “A construção dos Silos alterou tudo, a qualidade de vida, o ambiente, a compostura das pessoas na Trafaria alterou.” Moradora, entre 60 e 79 anos, vive na mais de 30 anos. Administrativa.
- “Quando houve abaixo assinado para a vinda dos Silos para cá eu assinei favoravelmente mas me arrependo.” Morador, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Reformado.
- “Quando houve um incêndio a população ficou com medo que o fogo chegasse aos Silos.” Morador, entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Desempregado. Estafeta.

- “Quando os Silos vieram para cá uma pesquisa como essa foi feita e as pessoas estavam felizes pois esperavam empregos e melhorias para a terra. Atualmente devem ter um ou dois trabalhadores da terra trabalhando nos Silos e o benefício que as pessoas julgavam que iria acontecer, não aconteceu.” Morador, mais de 80anos, nasceu na Trafaria. Reformado. Taxista.
- “Quanto ao Terminal de Contentores não sei qual a insistência de o fazerem aqui já que há condições para fazer o mesmo em Sines.” Moradora, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Assistente Administrativa.
- “Quem teve peso foi o presidente da Câmara do Barreiro que insistiu para os Contentores irem para lá.” Morador, mais de 80 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Reformado. Trabalhava em petrolífera.
- “Quer haja uma futura Implantação do Terminal de Contentores ou não acho que falta informação e esclarecimento à população sobre as razões que levaram à sua construção.” Moradora, entre 40 e 59 anos, nasceu na Trafaria. Comerciante.
- “Se não houvesse silos na Trafaria seria uma terra de turismo”. “As pessoas permitiram os Silos por causa do suposto trabalho e dos visitantes, no final aconteceu o oposto.” “Se as pessoas se tivessem reunido durante a época dos silos, como se reuniram nos contentores talvez os silos nunca tivessem entrado na terra.” Moradora, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Comerciante.
- “Se os Contentores viessem para cá, parte do rio seria área privada e os pescadores ficariam proibidos de ir para lá pescar.” Morador, entre 20 e 39 anos, nasceu na Trafaria. Motorista de transportes públicos
- “Somos uma população velha para trabalhar e nova para se reformar. Não há hipótese.” Morador, entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Soldador.

- “Trabalhei por dois dias a arrancar ervas sem luvas e com botas de borrachas maiores que o meu pé. Não aguentei as bolhas nas mãos. Eu tinha 17/18 anos, tinha acabado de me casar, meu marido é pescador e me tirou de lá, nem tinha contrato e nem lembro quanto iam me pagar.” Moradora, entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Empregada de Limpeza.
- “Trafaria antes era uma aldeia que tinha tudo, agora é uma vila que não tem nada.” Moradora, entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Dona de casa.
- “Trafaria está parada, qualquer coisa seria melhor que nada. O terminal de Contentores dava trabalho a 8.000 pessoas.” Moradora, entre 60 e 79 anos. Fiscalização.
- “Um dos grandes custos das empresas é o transporte de mercadorias, elas, para pouparem esse dinheiro tendem a instalar-se à volta dos terminais de transportes. Muitas estão a volta de Lisboa por causa disso. Se o Terminal de Contentores viessem para a Trafaria, as grandes empresas eram obrigadas a colocar armazéns e escritórios nas redondezas e com isso iriam trazer muito trabalho para cá.” Morador, entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Motorista da TST.
- Iriam prejudicar a Costa da Caparica, essa é a razão por que a Câmara deu tanto apoio aos abaixo assinados. Morador, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria a mais de 30 anos. Portuário.

## **ANEXO 7. Vídeo Documentário -**

<https://www.youtube.com/watch?v=p1S5K6kJmZY&t=6s>

## **ANEXO 8. Visão Estratégica para Trafaria, Câmara Municipal de Almada.**

### **1. Especificação da Área de intervenção da Trafaria no âmbito do programa Portugal 2020**

O território a intervir corresponde ao núcleo antigo da Trafaria, pertencente à antiga freguesia da Trafaria e atual União das Freguesias da Caparica e Trafaria. Localizado na extremidade noroeste do concelho, coincidente com a foz do rio Tejo, apresenta uma frente fluvial, a norte e uma frente de praias marítimas a poente. O núcleo da Trafaria desenvolve-se a nascente, ao longo da EN377-1 e Av. Bulhão Pato, a sul encontra-se delimitado pelas instalações militares, a norte pela frente ribeirinha e a oeste novamente pela EN377-1. A área a intervir enquadra-se na tipologia de área urbana antiga. Existem 987 alojamentos, dos quais 73,6% são de residência habitual (26,4% são de residência secundária), 13% estão vagos, 49,6% são ocupados pelo proprietário e 44,8% são ocupados pelo arrendatário. A maioria dos alojamentos de residência habitual têm as infraestruturas básicas (98,6% com água, retrete e esgotos e 96,3% com banho). A população residente no núcleo antigo da Trafaria, em 2011, é de 1624 hab., sendo o índice de envelhecimento em 2011 de 342,7. Regista-se no núcleo antigo da Trafaria o predomínio dos níveis mais baixos de instrução, já que 4% da população não sabe ler nem escrever, 39% tem como nível de instrução completo o 1º ciclo do ensino básico e apenas 5% o ensino superior. Para além do baixo nível de instrução, o insucesso e abandono escolar são aspetos que se verificam neste território. Quanto à atividade económica, 29% são pensionistas e/ou reformados, 5% desempregados e 39% não têm atividade. O elevado desemprego - na freguesia da Trafaria a taxa de desemprego quase que duplicou de 2001 para 2011. O isolamento progressivo da população da Trafaria, por via da redução das ligações fluviais, cortes nas carreiras TST, do encerramento do centro de saúde e dos CTT, constitui outro problema em presença. 1º e 2º Torrão.

A área de intervenção corresponde a dois núcleos contíguos de construção precária, os bairros do 1º e 2º Torrão, inseridos na antiga freguesia da Trafaria e atual União das Freguesias da Caparica e Trafaria. O 1º Torrão é limitado a norte pela frente ribeirinha (rio Tejo), a sul pelo bairro camarário Madame Faber e pela Escola EB 23 da



Trafaria, a oeste pelo 2º Torrão e a nascente pelas instalações da Santa Casa da Misericórdia. O 2º Torrão é limitado a norte pela frente ribeirinha (rio Tejo), a sul pelos terrenos da Urbanizadora do Sol, a poente pelas instalações militares da Defesa Nacional e a nascente pela rua do 2º Torrão e Escola EB 23 da Trafaria. De acordo com os Censos 2011 existem atualmente 318 agregados familiares no 2º Torrão.

Contudo, face ao conhecimento do território e ao crescimento que se verificou nos últimos anos considera-se que os quantitativos deverão ser superiores aos avaliados pelos Censos 2011. Tendo como referência os dados do Instituto Nacional de Estatística (INE), nomeadamente da Base Geográfica de Referenciação de Informação (BGRI) dos Censos 2011, registam-se 243 edifícios clássicos no 1º e 2º Torrão (160 neste último bairro), dos quais 99,6% são exclusivamente residenciais. Do total dos edifícios, 49% foram construídos entre 1946 e 1960 e 45,7% entre 1961 e 1970, sendo que a maioria dos edifícios do 1º Torrão surgiram no primeiro período e os do 2º Torrão no segundo momento. Configura-se como um local de ambiente degradado. A estrutura familiar em presença (379 famílias) caracteriza-se por uma dimensão média de 3,3 indivíduos, valor acima da média concelhia. No que respeita ao nível escolar da população, regista-se nos bairros do 1º e 2º Torrão, comparativamente com o concelho, o predomínio de níveis mais baixos de instrução, uma vez que 4% da população não sabe ler nem escrever, 88,8% tem como nível de instrução completo o ensino básico (29,8% o 1º ciclo, 31,6% o 2º ciclo e 27,4% o 3º ciclo) e apenas 0,7% o ensino superior. As escolas que servem os alunos oriundos dos bairros dos Torrões são as que registam no concelho maiores índices de repetência na ordem dos 26%. Já a taxa de abandono no 1º ciclo foi de 0,3% e no 2º ciclo de 1%, já no 3º ciclo não se verificou abandono escolar. Relativamente à atividade económica da população, esta é caracterizada pela escassez e precariedade. Em 2011, 38,1% da população estava empregada, 35,3% não tem atividade económica e apenas 8,5% são reformados e/ou pensionistas, valor inferior às restantes áreas do concelho, o que decorre da presença de uma estrutura etária muito jovem. O elevado desemprego - na freguesia da Trafaria a taxa de desemprego quase que duplicou de 2001 para 2011, onde se situava em 20,3% - é igualmente um problema grave. Terras da Costa. A área de intervenção corresponde a dois núcleos contíguos de construção precária nas Terras da

Costa, as Terras do Abreu e Terras do Lelo Martins. As Terras da Costa, inseridas na freguesia da Costa da Caparica, são uma área agrícola, localizada numa planície costeira, a sul do IC20, entre o aglomerado urbano da Costa da Caparica, a poente, e a Arriba Fóssil, a nascente, até à Descida das Vacas, a sul.

## **2. Visão Estratégica para a Vila da Trafaria**

Não sendo um conjunto edificado de características monumentais, marcado pela presença a nascente do Forte, que se encontra devoluto, apresenta uma malha urbana pouco coesa, com terrenos expectantes, espaços públicos pouco definidos, alguns em áreas residuais, edifícios bastante degradados e devolutos. É necessário conjugar medidas que actuem no sentido da Qualificação do Ambiente Urbano. Pretende-se que a identidade da Trafaria passe pela valorização das potencialidades pré-existentes. Quer em termos geográficos, quer na relação com o rio, na reabilitação do património e promoção de acontecimentos sócio-culturais e recreativos.

Intervenções programadas e em curso com a intenção de criar condições para um aproveitamento sustentado do potencial desta faixa do território da Cidade estão em curso ou já concluídos os seguintes Estudos e Planos de carácter urbanístico que abrangem áreas na envolvente próxima, ou mesmo imediata, da zona de intervenção agora definida:

- Estudo de Enquadramento Estratégico Costa da Trafaria, aprovado em 21 de Setembro de 2005. Constitui-se como instrumento inovador e qualificado, capaz de suportar e orientar a elaboração dos subsequentes instrumentos de Gestão territorial.

- Plano de Pormenor de S. João da Caparica (PP1). Tem como objectivo estabelecer o remate norte da área urbana e frente de praias da Costa da Caparica e a transição para a Frente Ribeirinha do Tejo, articulando-se para nascente com a área urbana da Trafaria. Visa o Ordenamento da frente urbana ao longo do eixo Av. Atlântica/Av. Afonso de Albuquerque e da mata dos Franceses.

- Plano de Pormenor do Torrão (PP2). Visam a criação de um sistema urbano integrado e sustentável reordenando e renovando uma área actualmente ocupada por construções clandestinas, habitação social e alguns equipamentos e que procurará estabelecer uma articulação entre o núcleo urbano consolidado da Trafaria e esta área de transição com as Matas de S. João da Caparica.

- Plano de Pormenor das Abas da Raposeira (PP3). É constituído por uma situação de encosta orientada a norte, que se desenvolve a partir da Av. Afonso de Albuquerque culminando com a arriba. Os objectivos gerais contemplam a valorização da Mata como parque urbano integrado na frente urbana da Av. e o ordenamento desta com ocupação pontual.

- Plano de Pormenor da Corvina/Raposeira (PP4). Corresponde à plataforma da Raposeira/Corvina e está delimitado a poente e nascente, respectivamente, pelas AUGI da Raposeira e Corvina e a sudoeste pelo Forte de Alpenas.

- Plano de Pormenor de Expansão Sul da Trafaria-Raposeira (PP5). Os objectivos do Plano visam obter um sistema urbano integrado e sustentável, em que os valores naturais sejam salvaguardados. Destaca-se a definição da expansão urbana da vila e respectivas acessibilidades, nomeadamente entre a Trafaria e a Corvina e a via de ligação da Trafaria ao ( IC32).

## **ANEXO 9. Portugal 2020 - Candidaturas e Planeamento Territorial do Município de Almada**

### **PORTUGAL 2020** **CANDIDATURAS E PLANEAMENTO TERRITORIAL** **MUNICÍPIO DE ALMADA**

#### **I. PACTO PARA O DESENVOLVIMENTO E COESÃO TERRITORIAL – AML**

Este pacto é entendido pela AML como um dos vários instrumentos de natureza mais operacional que se pretende vir a mobilizar na região, com vista a concretizar a Estratégia Integrada de Desenvolvimento Territorial adotada para este território. O Pacto deve ser visto como um instrumento complementar de outras iniciativas de natureza contratual ativadas no âmbito das abordagens integradas de desenvolvimento territorial previstas no acordo de parceria Portugal 2020 (Estratégias de DLBC, PEDU, Pactos Territoriais para a Empregabilidade, CLDS, etc.).

→ Prevê investimento da CMA

→ De entre todos os projectos candidatados somente 5 suscitaram dúvidas à AML, estando a decorrer a fase de reclamação.

→ **Prioridades de investimento:**

- Apoio à eficiência energética, à gestão inteligente da energia e à utilização das energias renováveis nas infraestruturas públicas, nomeadamente nos edifícios públicos e no sector da habitação;
  - **Projetos candidatados pela CMA**
    1. Instalação de Sistemas Inteligentes para a Gestão da Rede de Iluminação Pública
    2. Melhoria do desempenho energético e ambiental do Edifício Sede dos SMAS de Almada
    3. Melhoria do desempenho energético e ambiental do edifício da Direção Municipal de Obras, Planeamento, Administração do Território e Desenvolvimento Económico (serviços técnicos)
  - Apoio ao investimento para a adaptação às alterações climáticas, incluindo abordagens baseadas em ecossistemas;
    - **Projeto candidato pela CMA**

1. Estudo para a estabilização de frente atlântica de Almada e manutenção das praias da Costa de Caparica;
- Conservação, protecção, promoção e desenvolvimento do património natural e cultural;
    - **Projeto candidatado pela CMA**
      1. Cacilhas – Tejo / Núcleo Museológico de Marinha (projecto complementar do Museu da Descoberta na Ribeira das Naus, Lisboa, e articulado com o Museu da Marinha em Belém)
  - Emprego por conta própria, empreendedorismo e criação de empresas, incluindo micro, pequenas e médias empresas inovadoras;
    - **Projetos candidatados pela CMA**
      1. Programa de Apoio ao Empreendedor (PAE\_Almada)
      2. Criação e Animação da Rede de Mentores
      3. Gabinete de Apoio aos Micro e Pequenos Empresários
      4. Criação de Estruturas de Gestão e Apoio a Iniciativas Empresariais
      5. Rede para o Desenvolvimento da Economia Local da Região de Lisboa
  - Investimento na saúde e nas infraestruturas sociais que contribuam para o desenvolvimento nacional, regional e local, para a redução das desigualdades de saúde, para a promoção da inclusão social através de um melhor acesso aos serviços sociais, culturais e de recreio, assim como para a transição dos serviços institucionais para os serviços de base comunitária;
    - **Projeto candidatado pela CMA**
      1. Requalificação e ampliação da rede de creches da Associação de Iniciativa Popular para a Infância do Concelho de Almada - AIPICA
  - Inclusão activa, inclusivamente com vista a promover oportunidades iguais e a participação activa e melhorar a empregabilidade;
    - **Projetos candidatados pela CMA**
      1. Outras bandas: instrumentos de inclusão;
      2. Rede para a Empregabilidade do Concelho de Almada
  - Redução e prevenção do abandono escolar precoce e estabelecimento de condições de igualdade no acesso à educação infantil, primária e secundária, incluindo percursos de aprendizagem, formais, não-formais e informais, para a reintegração no ensino e formação;
    - **Projetos candidatados pela CMA**
      1. In Almada Cidade In
      2. Orquestra CajaFolia
      3. Espaço Estudante

- Investimento no Ensino, na formação, na formação profissional e nas competências e na aprendizagem ao longo da vida através do desenvolvimento das infraestruturas de formação e ensino;
  - Requalificação do Parque Escolar do 1º Ciclo do Ensino Básico e da educação Pré-Escolar

## II. PEDU – PLANOS ESTRATÉGICOS DE DESENVOLVIMENTO URBANO

O PEDU visa: a promoção de estratégias de baixo teor de carbono para todos os tipos de

territórios, nomeadamente as zonas urbanas, incluindo a promoção da mobilidade urbana multimodal sustentável e medidas de adaptação relevantes para a atenuação; a adoção de medidas destinadas a melhorar o ambiente urbano, a revitalizar as cidades, recuperar e descontaminar zonas industriais abandonadas, incluindo zonas de reconversão, a reduzir a poluição do ar e a promover medidas de redução de ruído; a concessão de apoio à regeneração física, económica e social das comunidades desfavorecidas em zonas urbanas e rurais.

- Está a decorrer a fase de candidatura que terminará dia 10/9/2015.
- Promotor CMA

→ **Existem 3 prioridades de investimento:**

### ▪ **Plano de Mobilidade Urbana Sustentável – PMUS**

- **Projetos a candidatar pela CMA**
  1. Requalificação da Rua do Juncal – Costa de Caparica;
  2. Estudo de viabilidade e projeto do Transpraia;
  3. Rede Ciclável
  4. Percursos Escolares da Sobreda;
  5. 1ª fase da Estrada Nacional nº 377
  6. Estudo para Transporte Público em Sítio Próprio (faixas BUS)
  7. Implementação do Circuito da Saúde em Sítio Próprio (ligação entre Centros de Saúde e HGO – transportes públicos)
  8. Centro de Consolidação Urbana (proposta de estudo de um Centro de Logística)

- **Plano de Ação de Regeneração Urbana – PARU**
  - **Projetos a candidatar pela CMA na Cova da Piedade:**
    1. Requalificação da Enseada da Mutela;
    2. Requalificação Caramujo / Romeira;
    3. Requalificação do Núcleo da Cova da Piedade
    4. Rua Manuel Febrero
  - **Projetos a candidatar pela CMA no Porto Brandão:**
    1. Reabilitação da Frente Ribeirinha
    2. Requalificação da Torre Velha
  
- **Plano de Ação Integrado para a Comunidades Desfavorecidas – PAICD** (de forma articulada por intervenções de natureza social - CLDS, DLBC, Programa Escolhas, ou outro projecto integrado, reabilitação do edificado e dos espaços públicos e intervenções de dinamização económica)
  - **Projetos a candidatar pela CMA**
    1. Requalificação do Presídio da Trafaria;
    2. Reabilitação da praça dos Pescadores e do Terminal Fluvial, na Trafaria;
    3. Adaptação de espaços comunitários e arranjos exteriores no Bairro Madame Faber e Torrões, na Trafaria
    4. Intervenção em Habitação Social (edificado e espaços exteriores) Bº Sto. António, Bº Chegadinho e/ou outros – Laranjeiro/Feijó
    5. Dinamização de um espaço comunitário e Viveiro de Empresas nas Terras da Costa, na Costa de Caparica
    6. Requalificação de Espaços Geridos por entidades parceiras do DLBC

### III. DLBC – DESENVOLVIMENTO LOCAL DE BASE COMUNITÁRIA

O Desenvolvimento Local de Base Comunitário (DLBC) é um instrumento que visa promover, em territórios sub-regionais ou locais, a concertação estratégica e operacional entre parceiros do setor público e privado, em torno do desenvolvimento de uma abordagem multisetorial focalizada na criação de emprego, redução da pobreza, exclusão social e dos fatores que concorrem para a vulnerabilidade social, através da dinamização económica local, da revitalização dos mercados

locais e da sua articulação com territórios mais amplos e da busca de novas respostas a problemas de territórios economicamente fragilizados ou de baixa densidade populacional.

- Está a decorrer a 2ª fase do processo de selecção e reconhecimento das DLBC que terminará dia 27/7/2015.
- **Existem dois a decorrer no Concelho de Almada:**
  - **Urbano:** Entidade promotora – SCMA (Santa Casa da Misericórdia de Almada) – com os territórios de Laranjeiro/ Feijó e Caparica/Trafaria.
  - **Costeiro:** Entidade promotora - ADREPES (Associação de Desenvolvimento Regional da Península de Setúbal) – com o território da Costa de Caparica e Trafaria, em conjunto com outros territórios de intervenção da Península de Setúbal

#### **IV CLDS -3G – CONTRATOS LOCAIS DE DESENVOLVIMENTO SOCIAL 3ª GERAÇÃO**

O CLDS-3G visa promover a criação de circuitos de produção, divulgação e comercialização de produtos locais e ou regionais de modo a potenciar o território e a empregabilidade; promover o desenvolvimento de instrumentos facilitadores, tendo em vista a mobilidade de pessoas a serviços de utilidade pública, a nível local, reduzindo o isolamento e a exclusão social; promover o desenvolvimento de instrumentos capacitadores das instituições da economia social, fomentando a implementação de serviços partilhados que permitam uma maior racionalidade de recursos e a eficácia de gestão; promover a inclusão social dos cidadãos, de forma multissetorial e integrada, através de ações, a executar em parceria, que permitam contribuir para o aumento da empregabilidade, para o combate a situações críticas de pobreza, particularmente da infantil, da exclusão social de territórios vulneráveis, envelhecidos ou fortemente atingidos por calamidades; concretizar medidas que promovam a inclusão ativa das pessoas com deficiência e incapacidade, bem como a capacitação das instituições.

- Deliberação sobre a Entidade Coordenadora Local da Parceria e respectivo Coordenador Técnico em Plenário do CLASA – 16/7/2015
- Prazo de candidatura terminará dia 28/8/2015, com a aprovação do Plano de Ação do projeto.
- Territórios Prioritários especialmente afectados por desemprego, definidos no concurso para apresentação de candidaturas do POR Lisboa (Aviso nº Lisboa – 32 – 2015 – 01):
  - União de Freguesias Caparica /Trafaria – Bairro 2º Torrão



- Freguesia de Costa de Caparica – Terras da Costa

→ Eixos de intervenção:

- Eixo 1 – Emprego, formação e qualificação;
- Eixo 2 - Intervenção familiar e parental, preventiva da pobreza infantil;
- Eixo 3 – Capacitação da comunidade e das instituições

## **ANEXO 10. Principais notícias decorrentes da implantação do Termina de Contentores na Trafaria**

### **Jornais/Revistas Impressos:**

1. Almada Boletim n° 191 Março 2013.
2. Almada Boletim n° 192 Abril 2013.
3. Almada Boletim n° 193 Maio 2013.
4. Almada Boletim n° 206 Junho. 2014.
5. Almada Boletim n° 210 Nov. 2014.
6. Almada Boletim n° 214 Março 2015.
7. Almada Boletim n° 227 Maio 2016.

### **Jornais/Revistas Online:**

8. [http://www.m-almada.pt/xportal/xmain?xpid=cmav2&xpgid=noticias\\_detalhe&noticia\\_detalhe\\_qry=BOUI=335967139&noticia\\_titulo\\_qry=BOUI=335967139](http://www.m-almada.pt/xportal/xmain?xpid=cmav2&xpgid=noticias_detalhe&noticia_detalhe_qry=BOUI=335967139&noticia_titulo_qry=BOUI=335967139)
9. <http://jregiao-online.webnode.pt/products/%E2%80%9Cassocia%C3%A7%C3%A3o-contentores-na-trafaria-n%C3%A3o%E2%80%9Dafirma-que-terminal-tem-riscos-ambientais-e-representa-mau-investimento-publico/>
10. <http://www.cibersul.org/?cat=31>
11. <http://www.transportesemrevista.com/Default.aspx?tabid=210&language=pt-PT&id=5610>
12. [http://economico.sapo.pt/noticias/transitarios-defendem-novo-terminal-de-contentores-na-trafaria\\_238020.html](http://economico.sapo.pt/noticias/transitarios-defendem-novo-terminal-de-contentores-na-trafaria_238020.html)
13. [http://www.jornaldenegocios.pt/empresas/transportes/detalhe/estudo\\_encomendado\\_pelo\\_porto\\_de\\_lisboa\\_arrasa\\_trafaria.html](http://www.jornaldenegocios.pt/empresas/transportes/detalhe/estudo_encomendado_pelo_porto_de_lisboa_arrasa_trafaria.html)
14. [http://academia.marinha.pt/PT/Comunica%C3%A7%C3%B5es/Documents/2010/O\\_Porto\\_de\\_Lisboa\\_SINTESE.pdf](http://academia.marinha.pt/PT/Comunica%C3%A7%C3%B5es/Documents/2010/O_Porto_de_Lisboa_SINTESE.pdf)
15. [http://www.adfersit.pt/div\\_tematica/dt200802.pdf](http://www.adfersit.pt/div_tematica/dt200802.pdf)
16. [http://www.portodelisboa.pt/portal/page/portal/PORTAL\\_PORTO\\_LISBOA/AUTORIDADE\\_PORTUARIA/GOVERNO\\_SOCIEDADE/PLANO ESTRATEGICO/PEDPL%20-%20BROCHURA\\_Portugues.pdf](http://www.portodelisboa.pt/portal/page/portal/PORTAL_PORTO_LISBOA/AUTORIDADE_PORTUARIA/GOVERNO_SOCIEDADE/PLANO ESTRATEGICO/PEDPL%20-%20BROCHURA_Portugues.pdf)

17. <http://www.transportesemrevista.com/Default.aspx?tabid=210&language=pt-PT&id=1724E>
18. <https://www.publico.pt/opiniao/jornal/o-novo-terminal-de-contentores-na-trafaria-26703709>
19. [http://www.jornaldenegocios.pt/empresas/detalhe/comboio\\_ate\\_ao\\_terminal\\_da\\_trafaria\\_custara\\_160\\_milhoes.html](http://www.jornaldenegocios.pt/empresas/detalhe/comboio_ate_ao_terminal_da_trafaria_custara_160_milhoes.html)
20. [http://www.jornaldenegocios.pt/empresas/detalhe/estudo\\_encomendado\\_pelo\\_porto\\_de\\_lisboa\\_arrasa\\_trafaria.html](http://www.jornaldenegocios.pt/empresas/detalhe/estudo_encomendado_pelo_porto_de_lisboa_arrasa_trafaria.html)
21. Paulo Paiva, presidente da APAT – Associação dos Transitários a favor dos TC na Trafaria
22. <http://www.jn.pt/economia/interior/assembleia-metropolitana-de-lisboa-contra-terminal-de-contentores-na-trafaria-3192460.html>